

'40~'45
TOEN & NU

NUMMER 57



DE DODENMARS
VAN RÜSSELSHEIM

PRIJS
f 6,95
B.FR. 135

'40~'45 TOEN & NU

Redactie Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints International Ltd. 3 New Plaistow Road, Stratford Londen E 154 JA

Voor Nederland: Uitgeverij Qua Vadis,
Postbus 3121, 3760 DC Soest
Telefoon: 02155-18641

Abonnementen: Nederland f 25,50 (incl. 5% BTW)
Buitenland f 29,50. Verschijnt per kwartaal.
Verkoopprijs Nederland f 6,95, België Bfrs. 135.
Het abonnement kan op elk gewenst moment ingaan en wordt automatisch verlengd tenzij binnen twee maanden vóór de vervaldatum schriftelijk is opgezegd.
Bestellingen van eerder verschenen uitgaven door storting of overmaking van het verschuldigde bedrag op postrekening 2186924 of banknummer ABN 55.36.12.875 van uitgeverij Qua Vadis in Soest of (aan- zienlijk sneller) door toezending van een ondertekende bank- of girobetaalcheque met vermelding van de uitgaven die men wenst te ontvangen. Vermeerder het bedrag met f 3,— per bestelling voor bijdragen in de porti.

Advertenties: tarieven op aanvraag.

Druk: Atlas/Soest

Verkoop/distributie: Betapress b.v., Gilze

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.

Inhoud

Misdaad in Wereldoorlog II

De dodenmars van Rüsselsheim 1

Wrakkenonderzoek

Diepzee-onderzoek bij het koraaleiland Truk21

Verkenning van de Aikoku Maru 21

De Operatie Hailstorm 28

Onderzoek van Lezers

De massale ontsnapping uit Cowra 37

Het Gebeurde Hier

Antwerpen, 'Stad van de plotse dood' 43

Preservering

Een ingenieur keert terug ...

... en een Museum wordt geboren 49

Voorplaat: Werner Flos, de hoofdingenieur van de Organisation Todt in Berlijn. Zijn projecten liepen van de grote geschutsementen bij het Nauw van Calais tot de U-Bootbunkers aan de Franse Atlantische kust. Hier brengt hij voor het eerst sinds het einde van de oorlog een bezoek aan de V2-bunker in Watten. Toen hij daar in juni 1987 was herinnerde hij zich dat hij diverse keren wegens luchtalarm in het bouwwerk had moeten schuilen. De half voltooide bunker werd in augustus 1943 door Amerikaanse bommenwerpers met de grond gelijkgemaakt.

Middenpagina's: De brug met weggroten de scheepstelegraaf van het gezonken Japanse schip *Nippo Maru*. Klaus Lindemann nam, op een diepte van 40 meter, deze foto in de wateren bij Truk, een koraaleiland in de Carolinen in de Stille Oceaan.

Achterplaat: Slagschaduw bij het vallen van de avond op de Amerikaanse militaire begraafplaats in St. Avold in Oost-Frankrijk. Hier liggen drie van de luchtmacht-militairen die omkwamen tijdens de beruchte dodenmars van Rüsselsheim. Tom Williams was de radiotelegrafist op de laatste vlucht van de *Wham! Bam! Thank You, Ma'm* op 24 augustus 1944.

Verantwoording: De afbeeldingen bij het artikel "Antwerpen, 'Stad van de plotse dood'", werden ter beschikking gesteld door het *Navorsings en Studiecentrum voor de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog* in Brussel en die bij het verhaal "De massale ontsnapping uit Cowra" zijn ontleend aan *Die Like the Carp* door Harry Gordon, uitgegeven door Cassel Australia Ltd.

EXTRACT

MISSING AIR CREW REPORT #J-140

- ORGANIZATION: Location NORTH PICKENHAM; Command or Air Force 18th Air Force; Group 491; Squadron 864; Detachment _____
- SPECIFY: Point of Departure N. PICKENHAM; Course _____; Intended Destination HANNOVER; Type of Mission Aerial Combat
- WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH OR WHEN LAST REPORTED: _____
- GIVE: (a) Day 24; Month Aug; Year 44; Time 1140; and Location 15 Miles North of HANNOVER of last known whereabouts of missing aircraft. (b) Specify whether () Last Sighted; (X) Last contacted by Radio; () Forced Down; () Seen to Crash; or () Information not Available.
- AIRCRAFT WAS LOST, OR IS BELIEVED TO HAVE BEEN LOST, AS A RESULT OF: (Check only one) () Enemy Aircraft; () Enemy Anti-aircraft; (X) Other Circumstances as follows _____
- AIRCRAFT: Type, Model and Series R-24 J; A.A.F. Serial Number 42-110107 Z-; Aircraft Nickname WHAM BAM "Reclining Rabbit--Thank You Ma'm"
- ENGINES: Type, Model and Series R-1830-65 A; A.A.F. Serial Number (a) BP-446021; (b) BP-426709; (c) BP-436439; (d) BP-436560
- INSTALLED WEAPONS (Furnish below Make, Type and Serial Number) (a) 722571; (b) 949972; (c) 117901; (d) 950652; (e) 949826; (f) 950284; (g) 722651; (h) 938726
- THE PERSONS LISTED BELOW WERE REPORTED AS: (a) Battle Casualty Yes or (b) Non-Battle Casualty _____
- NUMBER OF PERSONS ABOARD AIRCRAFT: Crew 9; Passengers 0; Total 9 (Starting with pilot, furnish the following particulars: If more than 10 persons were aboard aircraft, list similar particulars on separate sheet and attach original to this form).

Crew Position	Name in Full (Last Name First)	Rank	Serial Number	Present Status
1. Pilot	ROGERS, Norman J. Jr.	2nd Lt	O-820907	MIA
2. Co-Pilot	SEKUL, John N.	2nd Lt	O-824262	MIA
3. Navigator	TUFENKJIAN, Halgus	F/O	T-126660	MIA
4. Engineer	BRININSTOOL, Forrest W.	S/Sgt	36459119	MIA
5. R/Operator	WILLIAMS, Thomas D., Jr.	Sgt	13109227	MIA
6. Ball/Gun	DUMONT, William A.	Sgt	31267637	MIA
7. L/H/Gun	AUSTIN, Elmore L.	Sgt	31340848	MIA
8. Tail/Gun	BROWN, Sidney E.	Sgt	34792548	MIA
9. Nose/Gun	ADAMS, William M.	Sgt	33833051	MIA

- IDENTIFY BELOW THOSE PERSONS WHO ARE BELIEVED TO HAVE LAST KNOWLEDGE OF AIRCRAFT, AND CHECK APPROPRIATE COLUMN TO INDICATE BASIS FOR SAME
- BURDEKIN, Harold W. 1st Lt. O-792215 Last Sighted
- HUNT, Douglas O. 1st Lt. O-811086 Last Sighted
- SUNDERS, Edward W. 1st Lt. O-1283867 Last Sighted

- IF PERSONNEL ARE BELIEVED TO HAVE SURVIVED, ANSWER YES TO ONE OF THE FOLLOWING STATEMENTS: (a) Parachutes were used _____; (b) Persons were seen walking away from scene of crash _____; or (c) Any other reason (Specify) _____
- ATTACH AERIAL PHOTOGRAPH, MAP, CHART, OR SKETCH, SHOWING APPROXIMATE LOCATION WHERE AIRCRAFT WAS LAST SEEN OR HEARD FROM See attached sheet
- ATTACH EYEWITNESS DESCRIPTION OF CRASH, FORCES LANDING, OR OTHER CIRCUMSTANCES PERTAINING TO MISSING AIRCRAFT. See paragraph 17.
- GIVE NAME, RANK AND SERIAL NUMBER OF OFFICER IN CHARGE OF SEARCH, IF ANY, INCLUDING DESCRIPTION AND EXTENT _____

Date of Report 25 August 1944

s/ Herbert B. Bronner
HERBERT B. BRONNER
Captain, A.C.
Intelligence Officer.

17. REMARKS OR EYEWITNESS STATEMENTS:

STATEMENT OF: 1st Lt. HAROLD W. BURDEKIN, O-792215, A/C 123 W- taken at Interrogation:

"About 1140 hours, just about fifteen miles North of HANNOVER, Lt Rogers, A/C 107 Z- called for fighter protection-- going down smoking with number 2 engine feathered--but seemed to be under control"

STATEMENT OF: 1st Lt. DOUGLAS O. HUNT, O-811086, A/C 249 O-, taken at Interrogation:

"Fifteen miles North of HANNOVER saw Lt. Rogers, A/C 107 Z-, with number 2 engine feathered and what appeared to be gas or oil coming from number 1 engine--flying about 3,000 feet below formation"

STATEMENT OF: 1st Lt. EDWARD W. SUNDERS, O-1282869, A/C 242 L- taken at Interrogation:

"Lt Rogers left formation after target (HANNOVER) with number 2 engine burning--looked like an oil fire. He was flying below our formation, apparently having a difficult time keeping with the formation"

De Amerikaanse Legerluchtmacht (USAAF) maakte omtrent vermiste bemanningsleden rapporten op (Missing Air Crew Reports) van alle vliegtuigen die niet van hun operationele missies terugkeerden. Verantwoordelijk hiervoor was de Groep waartoe zij behoorden; deze moest binnen 2 dagen rapport uitbrengen. Zo stelde op 25 augustus 1944 kapitein Bronner van 491 Bombardment Group dit rapport op inzake het verlies van een vliegtuig boven Duitsland de dag tevoren. (Merk op dat vraag 12 op het origineel niet voorkomt).

**'40~'45
TOEN & NU**

MISDAAD IN WW II

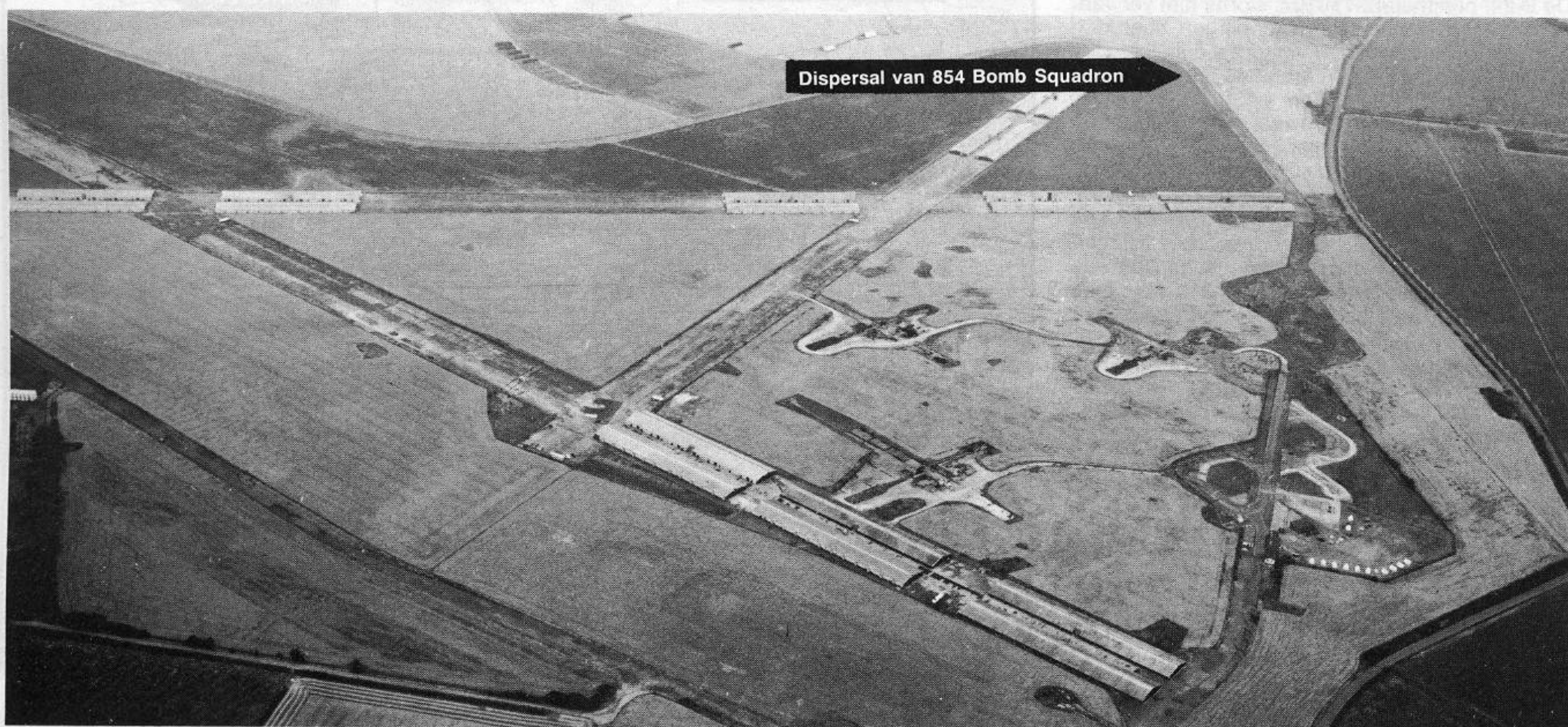


De dodenmars van Rüsselsheim

Op 24 augustus 1944 voerde Bomber Command van de Achtste Amerikaanse Legerluchtmacht, vanaf bases in Engeland, meer dan 1.300 vluchten uit naar verschillende doelen in Duitsland. De belangrijkste daarvan waren vliegtuigfabrieken, olie-installaties en een wapenfabriek. Naar Hannover vlogen de B-24's van 854 Bomb Squadron, dat deel uitmaakte van de 491e Bomb Group die gestationeerd was op North Pickenham in Norfolk. Kort nadat de *Wham! Bam! Thank You, Ma'm*, die onder commando stond van 2e luitenant Norman J. Rogers, even voor het middaguur een succesvolle aanval had uitgevoerd op het

vliegveld ten noorden van de stad, werd de bommenwerper door afweergeschut geraakt en begon het toestel uit de formatie te vallen. Zo'n kleine 150km ten zuidwesten van Hannover, bevond het 2e Peloton van de plaatselijke Landwachtbereitschaft zich op z'n post bij Hause Höwer. Luchtalarm was reeds gegeven en alle mannen waren voorbereid om in actie te komen. 'Tegen 12.03 uur', aldus rapporteerde de Truppführer, 'namen wij een viermotorige bommenwerper waar die vanuit oostelijke richting naderbij kwam en die laag rondcirkelde over de dorpjes Wentrup en Hüttrup; de hoogte was ongeveer

700 tot 800 meter. In feite leek het erop alsof twee motoren waren uitgevallen en de piloot naar een geschikte landingsplaats uitkeek. Wij hielden echter ook met de mogelijkheid rekening dat het vliegtuig van plan was een aanval uit te voeren op het kanaal en op de brug over het kanaal in Ladbergen. Wij openden daarom het vuur toen de afstand naar schatting 2.000 tot 2.500 meter was. In mijn vizier liet ik het vliegtuig drie maal tot het centrum ervan naderen, waarna ik steeds ongeveer tien schoten afvuurde. Onmiddellijk daarna, tegen 12.15 uur, stortte het toestel neer in de richting van Hüttrup, waarbij grote rookwolken



Geheel boven: Ongedateerde foto van de *Wham! Bam! Thank you, Ma'm* staande op haar platform, dat zich bevond in dat deel van het vliegveld in North Pickenham (de z.g.n. dispersal) waar de toestellen van het 854e Bomb Squadron verspreid stonden opgesteld. (Ted Parker) Boven: Het was vanaf deze plaats dat de B-24 be-

gon aan haar laatste missie. Op het oude vliegveld is nu een kalkoenfokkerij gevestigd, nadat er eerst nog aan het eind van de jaren vijftig een korte periode van grote activiteit heeft geheerst toen het vliegveld dienst deed als basis voor de Thor raketten.



Piloot van het vliegtuig was 2e luitenant Norman J. Rogers, hier (laatste rij links) met zijn bemanning op Langley Field in de Verenigde Staten in juni 1944. Naast hem staan zijn collega-officieren, de 2e luitenant John N. Sekul, Bernard J. Cassidy en Yancy Robinson. Voorste rij v.l.n.r.: de sergeanten William M. Adams, Elmor J. Austin (niet 'L' zoals in het vermissingsrapport staat), Thomas D. Williams, William A. Dumont, Sidney E. Brown en Forrest W. Brininstool. Luitenant Cassidy en luitenant Robinson waren op cursus en misten zo de missie naar Hannover, hun plaats werd ingenomen door Flight Officer Haigus Tufenkjian als navigator/bombardier. (Mrs. R. Dietrich)

ontstonden toen het de grond raakte.

Op het moment dat het vliegtuig 'vleugellam' was geworden doordat het verscheidene malen was geraakt, inclusief een voltreffer in het bommenruim, gaf luitenant Rogers opdracht er met de parachute uit te springen. Als eerste ging sergeant William A. Dumont, de man in de ronde geschutskoepel. Hij landde veilig, maar verwondde wel z'n enkel. Na hem sprongen sergeant Thomas D. Williams, de radiotelegrafist, sergeant William M. Adams de neusschutter die een wond had aan z'n arm, sergeant Sidney E. Brown, de staartschutter, en flight officer Haigus Tufenkjian, de navigator. Toen volgden de middelste schutter, sergeant Elmore J. Austin en de boordmechanici sergeant (Staff Sergeant) Forrest W. Brininstool die in z'n buik was geraakt door het luchtafweergeschut. De laatsten die eruit sprongen waren de tweede piloot, 2e luitenant John N. Sekul, en 2e luitenant Rogers.

De B-24, nummer 42-110107, stortte niet ver van het vliegveld naast de Beckersjürgen boerderij neer. Wrakstukken lagen verspreid over het terrein en de weg, terwijl de motor op het erf van de boerderij terecht kwam. Om 12.20 uur werd de plaatselijke brandweer gewaarschuwd door de dienstdoende uitkijkpost van Hause Höwer dat er in het gebied een vliegtuig was neergestort en tien minuten later vertrok een brandweerwagen uit Hüttrup naar de plaats van het ongeluk. Tezelfdertijd werd er door Oberfeldwebel Spintler een detachement van Feld L.M. Lager 2/6 naar de plaats gezonden om rond de wrakstukken een cordon te leggen. Daar er geen brandgevaar bestond voor boerderij en gebouwen, kreeg de brandweerwagen opdracht terug te keren nadat een onderofficier en een soldaat van de explosievenopruimingsdienst waren gearriveerd om een onderzoek in te stellen naar de aanwezigheid van scherpe munitie. Omdat er parachutes waren gezien, zochten patrouilles de omgeving af, en tegen het eind van de middag waren alle bemanningsleden opgespoord en verzameld in het oude gemeentehuis van Greven. De omstandigheden waaronder de arrestaties plaatsvonden, werden later beschreven door boordschutter, sergeant Adams: 'Ik kwam terecht op het achtererf van een boerderij. Een Duitse boer, ongeveer 50 jaar oud, bijna 1.75 meter lang en 75 à 80 kilo zwaar, donker uiterlijk, geen bril, gaf mij te eten en verbond mijn rechterarm die geraakt was door afweergeschut. Korte tijd later kwam een man van ongeveer zeventig jaar het huis binnen van wie ik vermoedde dat het de vader was van de boer die voor mij zorgde. Hij maakte bezwaar tegen mijn

aanwezigheid en wilde mij blijkbaar onmiddellijk aan de autoriteiten overdragen. De boer bracht mij toen naar een dorp, zowat anderhalve kilometer verderop, en dwong mij naast hem te lopen tot we bijna bij het dorp waren. Nu moest ik voor hem gaan lopen, terwijl hij mij volgde met z'n fiets en z'n geweer.

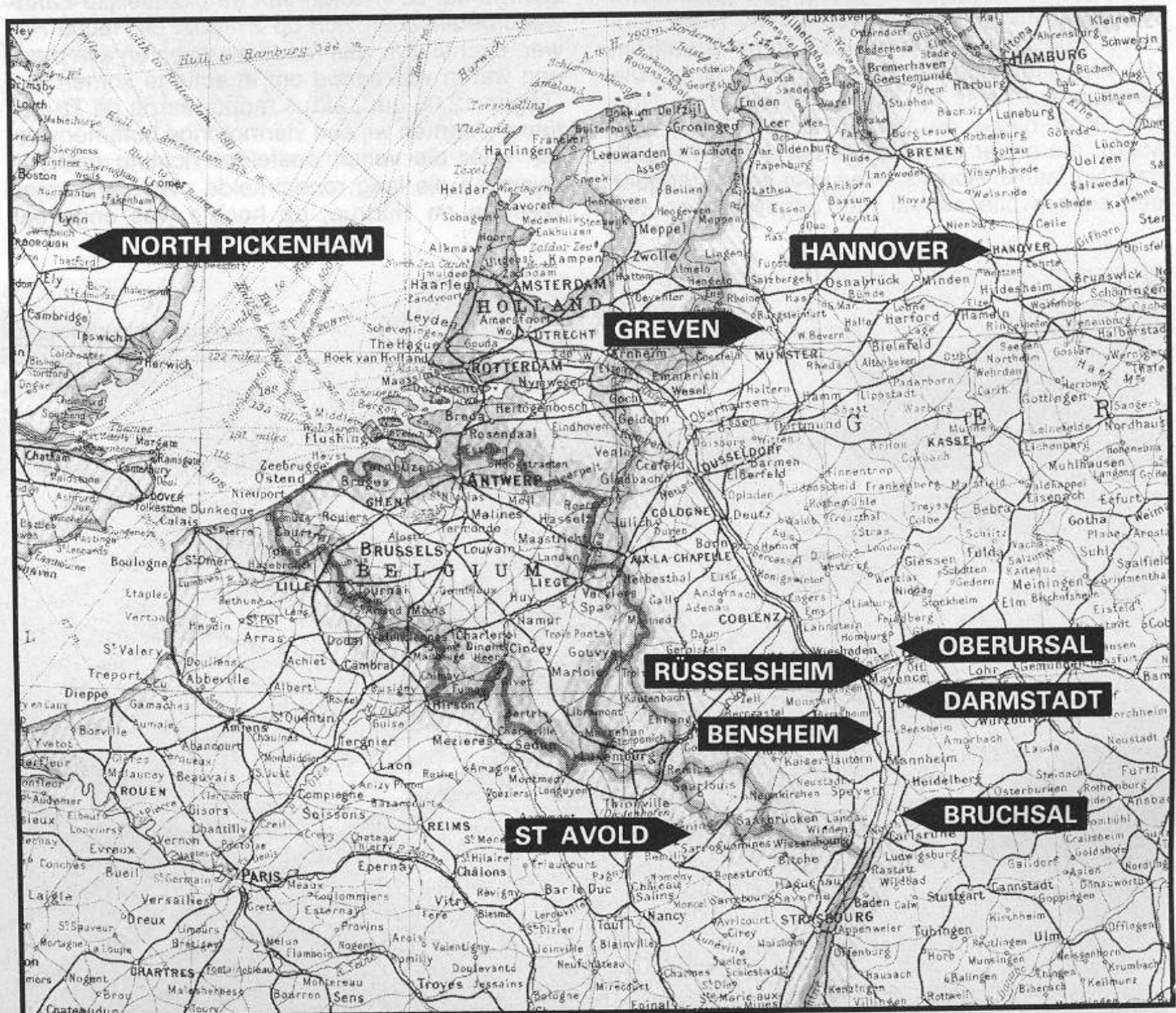
'Toen we in het dorp kwamen bracht de boer mij naar een gebouw in het centrum van het plaatsje aan de rechterkant van de straat. Het was een

stenen gebouw, zo te oordelen het gemeentehuis. Toen ik binnenkwam zag ik dat er al drie medebemanningsleden waren, sergeant Brown, sergeant Austin en een onbekende flight officer die de navigator was [Tufenkjian was op het laatste ogenblik ingevallen voor twee vaste bemanningsleden -ed.] Ik werd ondervraagd door een lange man in een Duits uniform, rang onbekend, die tussen de 50 en 60 jaar oud was, 1.80 meter lang, en ongeveer 90 kilo zwaar. Hij sprak maar een paar woorden Engels. Toen ik hem alleen maar mijn naam, rang en registratienummer wilde vertellen, werd hij kwaad en riep een man in burger erbij die mij vijf of zes keer in het gezicht sloeg. Deze was ongeveer 40 jaar, 1.70 meter lang, stevig gebouwd met een gewicht van om en nabij de 100 kilo; hij droeg geen bril. Terwijl hij mij sloeg zei de man in uniform in zeer gebroken Engels, "Dit krijg je voor het bombarderen van onze vrouwen en kinderen." Ik denk dat dit de enige Engelse woorden waren die hij kende. Van hieruit werd ik naar de kelder overgebracht waar ik met de andere bemanningsleden in een klein vertrek werd opgesloten.'

Nadat zij allen waren bijeengebracht in Greven, werden ze in een vrachtwagen naar het station gereden en op de trein gezet naar een onbekend vliegveld van de Luftwaffe, waar twee Duitse officieren hen ondervroegen. Sergeant Adams verklaarde 'dat zij goed werden behandeld en dat er naar hun verwondingen werd gevraagd'.

Daarna werden ze overgebracht naar een gebouw met een verdieping een eindje verderop. Later die avond gingen Bill Adams en de gewonde boordmechanici naar een klein veldhospitaal waar Brininstool werd geopereerd door een arts 'gekleed in een zwembroek'. Nadat een stuk granaatscherf uit zijn buik was verwijderd, werd Brininstool direct van de operatietafel door een ambulance naar een ziekenhuis in Münster vervoerd waar hij een tweede operatie onderging. Bill Adams keerde naar de operatie terug.

De volgende morgen, na een ontbijt van aardappelen en soep, werden de acht overgebleven mannen naar een nabijgelegen spoorwegstation gebracht en op de trein gezet. Het was nu de 25ste, 12 uur 's middags, en de reis naar het zuiden duurde de hele dag. De Amerikanen wisten niet dat zij naar het Dulag Luft ondervragingscentrum voor vliegtuigbemanningen in Oberursel ten noorden van Frankfurt werden ge-



De laatste vlucht bracht de bemanning van de *Wham! Bam!* vanuit hun basis in Norfolk naar Hannover voordat zij nabij Greven neerstortten. Na hun gevangenneming werden zij allemaal, behalve sergeant Brininstool, per trein in zuidelijke richting vervoerd met als bestemming het ondervragingscentrum in Oberursel in een buitenwijk van Frankfurt. Zij kwamen echter niet verder dan Russelsheim. (Andere locaties die verderop in het verhaal ter sprake komen staan ook op de kaart aangegeven.)



De 491e Bomb Group verloor slechts een vliegtuig en op deze foto zou te zien zijn hoe de *Wham! Bam!* (links) uit de formatie valt. De rokende eerste motor is echter niet helemaal in overeenstemming met de verklaringen van ooggetuigen opgenomen in het eerder weergegeven rapport, tenzij luitenant Rogers er in geslaagd was het vuur te doven in de tweede motor zoals luitenant Sanders verklaarde. Volgens luitenant

Hunt echter had het vliegtuig hoogte verloren en was het zeker 900 meter beneden de grote formatie terechtgekomen toen het zich op ongeveer 25km ten noorden van Hannover (het aanvalsdoel) bevond. Op de bovenkant van de foto ziet men echter nog steeds bommen vallen. (Dan Winston)

bracht. Op een gegeven ogenblik, tijdens een luchtaanval, werden zij uit de trein gehaald en verbleven enkele uren in een schuilkelder voordat zij om 03.00 uur in de morgen van de 26ste hun reis voortzetten. Ongeveer drie uur later liep de trein het station van Rüsselsheim binnen, 25km ten zuid-westen van Frankfurt.

's Nachts had de RAF met meer dan 400 Lan-

casters een grote luchtaanval op de stad uitgevoerd in een poging de Opelfabriek uit te schakelen die ten westen van het station langs de spoorlijn lag. De RAF claimde dat de omgeving van de fabriek goed gemarkeerd was door lichtkogels en tijdens de tien minuten durende aanval zwaar was getroffen. In het Kriegstagebuch van Luftgaukommando VII staat echter dat de smeed-

werk en transmissie-assemblagehallen werden vernietigd maar dat 90% van de andere afdelingen gespaard bleven. Wat daarvan ook waar moge zijn, het feit dat bij de aanval 179 burgers het leven verloren deed de zaak van de Amerikaanse bemanningsleden, die kort na de aanval arriveerden, geen goed. De stemming die morgen in Rüsselsheim was geladen en de emoties laaiden



De B-24 was nog in staat zo'n 150km verder te vliegen voordat luitenant Rogers het bevel gaf eruit te springen. Heel de bemanning landde veilig behalve sergeant Dumont die zijn enkel verwondde. Na nog meer trefers te hebben gekregen, stortte het vliegtuig neer bij de boerderij van Beckersjürgen (herbouwd in 1948) in Hüttrup - nu liggend op de vlie-



groute van het naoorlogse Münster - Osnabrück vliegveld een paar honderd meter naar het westen. De wrakstukken lagen verspreid over de velden links en aan de overkant van de weg - toen een karrespoor - en we vonden nog kleine stukjes van de B-24 in de berm.

Rechts: De aanleg van een nieuw voetgangersgebied in de nabij gelegen stad Greven heeft pas kort geleden geleid tot het afbreken van het oude raadhuis dat hier stond. Het was naar dit gebouw waar de gevangen genomen bemanningsleden werden gebracht. De Amerikanen hadden toentertijd geen idee waar zij zich bevonden.



hoog op en keerden zich tegen de geallieerde 'terreur-vliegers'. Omdat de spoorlijn verderop was geblokkeerd, klommen de acht Amerikanen met hun drie bewakers van de Luftwaffe uit de trein. Zij konden zien dat de stad zwaar was getroffen: zoals sergeant Brown later zei, was Rüsselsheim 'volledig plat gebombardeerd'. Het leek er even op dat de bewakers niet precis wisten hoe verder te handelen, aangezien de oudste van hen, door Brown beschreven als 'een soldaat eerste klasse met een streep, een stevige man, ongeveer 40 jaar oud en 1.70 meter lang' de groep verliet, waarna de Amerikanen hem vervolgens nooit meer terugzagen. De andere twee bewakers, 'diensplichtige soldaten, een van ongeveer 35 en de ander tussen de 38 en 40' gingen met de groep het station uit, staken de Bahnhofplatz aan de noordkant van



Het was niet mogelijk de volgende plaats van hun gevangenhouding - het vliegveld van de Luftwaffe - met zekerheid te identificeren. Hoogstwaarschijnlijk was het de oorlogsbasis in Münster. Vandaar uit werden zij per stop-trein naar het zuiden vervoerd een reis die hen na achttien uur in Rüsselsheim bracht. Hier bleek de spoorlijn verderop geblokkeerd te zijn door een RAF aanval van enkele uren tevoren. De acht Amerikanen kwamen toen op dit peron terecht.

de spoorbaan over. Sergeant Dumont had moeilijkheden met lopen door de verwonding aan zijn enkel en hij werd door de overige bemanningsleden ondersteund. Het was duidelijk te merken dat honderden mensen bezig waren dit deel van de stad te verlaten. Adams schatte dat er zeker vier

Het aanvalsdoel van de RAF was de Opel fabriek geweest - nu staat er op het nieuw ontworpen Bahnhofplatz, kijkend naar de fabriek, een standbeeld van de grondlegger, Adam Opel. Van hieruit werden de bemanningsleden door hun bewakers naar de Frankfurterstrasse gebracht.



tot vijfduizend mensen 'de stad langs beide kanten van de straat aan het verlaten waren'. De Amerikanen trokken al snel de aandacht van een vijandige gezinde menigte die snel aangroeide tot een ophop van 'tussen de 250 en 300 mensen'. Het leek er nog steeds op dat de twee bewakers er geen idee van hadden waar zij nu naar toe moesten, en toen er mensen met stenen begonnen te gooien deden zij niets om tussen beide te komen of om te proberen de groep weer naar het station terug te brengen.

Bij het bereiken van de Frankfurterstrasse gooide iemand uit het publiek een stuk ijzer, waardoor luitenant Rogers aan zijn hoofd werd geraakt. Dit bleek een soort startsein want de mannen werden nu met een hagel van projectielen bestookt. Toen zij verder in oostelijke richting langs de hoofdstraat liepen, kwamen, op het moment dat zij het Park Hotel passeerden, drie vrouwen uit hun winkel naar buiten die naar de mensen in de menigte schreeuwden de Amerikanen te doden. De drie vrouwen voegden zich bij het algemene tumult en, terwijl de Amerikanen voortstroomden, werden zij onophoudelijk bekogeld met bakstenen, bezemstelen, schoppen en alles wat voor het grijpen lag.

De bewakers hadden de controle over de situatie volledig verloren en waren niet in staat de gemoe-deren tot bedaren te brengen. Op de kruising met de Taunusstrasse werden de Amerikanen met opzet of per ongeluk de hoek om gejaagd naar een straat die weer uitkwam op het station. Duitse ooggetuigen verklaarden later dat de Amerikanen hevig bloedden en dat een van hen door een ander op de rug werd gedragen en als er iemand viel werd hij door een van zijn kameraden weer op de been geholpen. 'Sergeant Dumont had een gebroken been en ik hielp hem' verklaarde later Adams. 'We werden allebei tegen de grond geslagen en ik moest hem achterlaten om weg te kunnen rennen. Bij het volgende blok voegde ik mij weer bij de andere zes mannen. Daar werden we allemaal bewerkt met knuppels en met alles wat de mensen maar in hun handen hadden.' Sergeant Brown beschreef later hoe 'wij, zo goed als maar mogelijk was in deze oploop, probeerden Dumont te helpen, die een gebroken enkel had, maar bij het verder lopen viel hij al snel op de grond; hij was de eerste die viel en de mensen sprongen boven op hem en knuppelden hem dood, midden op straat. Wij zagen het gebeuren. De rest van de bemanning werd eenvoudigweg verder naar voren geduwd zo ongeveer vijftig meter verder van de plek waar Dumont was gevallen'.

Aan het einde van de Taunusstrasse liep een stenen muur langs de rand van de Grabenstrasse tussen de straat en de spoorbaan. Hier bevond zich een grote hoeveelheid voor het grijpen liggende wapens, overblijfselen van de luchtaanval, klaar voor gebruik - stenen, straatkeien, stokken en grote stukken hout. Hiermee verkreeg de menigte de middelen om wraak te nemen op de overgebleven Amerikanen. Sergeant Brown: 'Wij begonnen langs de muur te lopen en na een paar meter werd William Adams neergeslagen. Ik wist niet hoe zwaar hij gewond was. Ik viel kort daarna en hield mij doodstil. Zij moesten gedacht hebben dat ik dood was want door de slagen op mijn hoofd zat ik onder het bloed. Terwijl ik viel zag ik de rest van de jongens even verderop langs de muur en zij werden ook neergeslagen. Van het verdere verloop weet ik niet veel daar ik mij voor dood hield'.

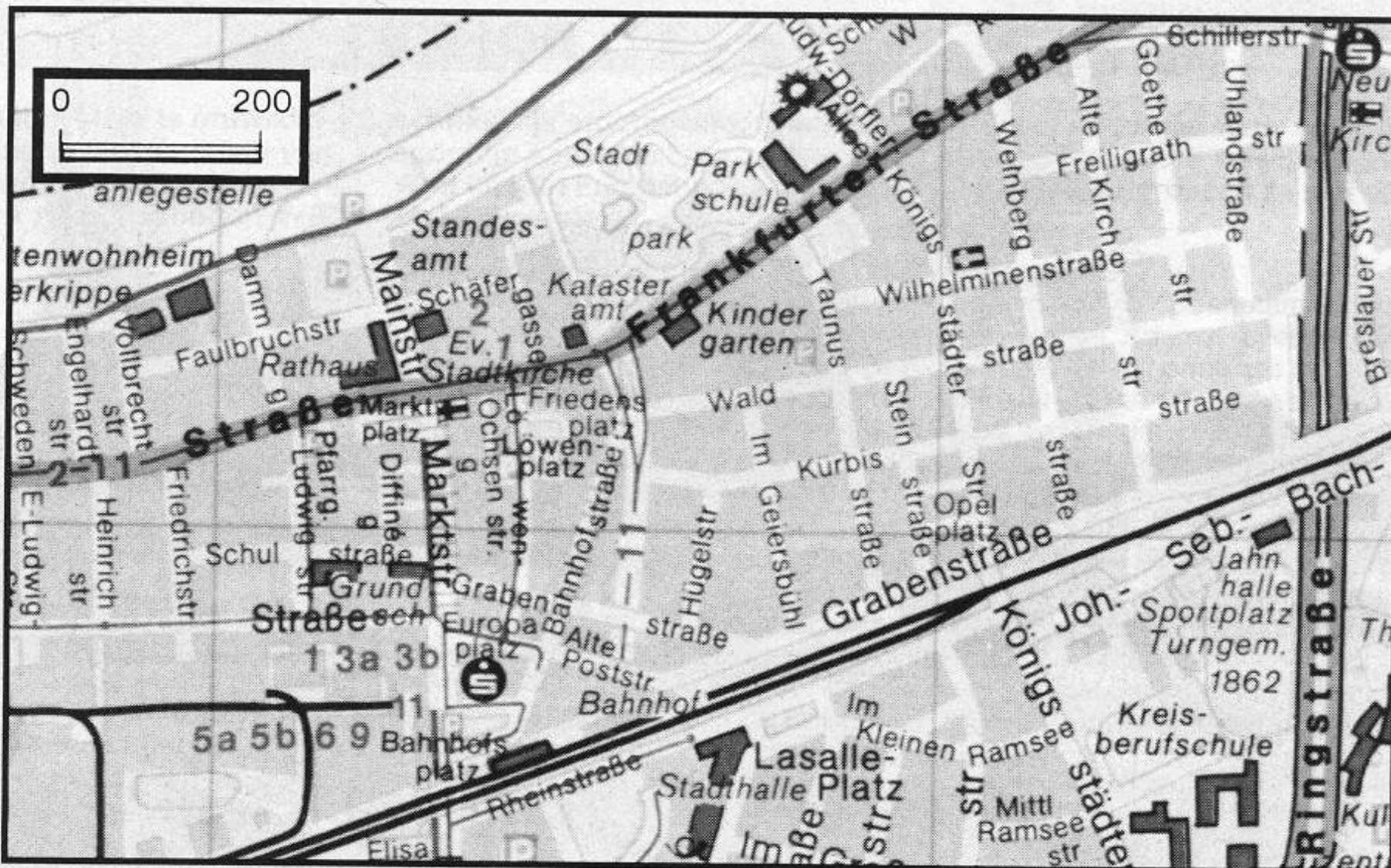
Op dat ogenblik, na tegen de grond te zijn geslagen, werden de slachtoffers nog eens met knuppels bewerkt totdat de grootste woede van de horde was bekoeld. Waar zij de Amerikanen had neergeslagen liet de menigte ze ook liggen, waarna deze zich begon te verspreiden. Wat hierna gebeurde wordt uitvoerig verteld in Sidney Brown's getuigenverklaring, afgelegd in oktober 1945 tijdens een verhoor in het District Intelligence Office in San Antonio in Texas ten overstaan van Walter P. Brennan, een vertegenwoordiger van het Security Intelligence Corps van het Eighth Service Command. Maxine Kelly maakte een afschrift van zijn antwoorden.

Brennan: Wat gebeurde er verder?

Brown: Na een korte tijd verspreidde de horde zich en het volgende wat ik mij kan herinneren is dat verscheidene mensen een kleine hooiwagen met de hand voortduwden. Ik zag dat zij William Dumont's lichaam opraapten en in de wagen gooiden. Ik was de volgende die van de grond werd opgepikt en in de wagen gesmeten. Alle an-



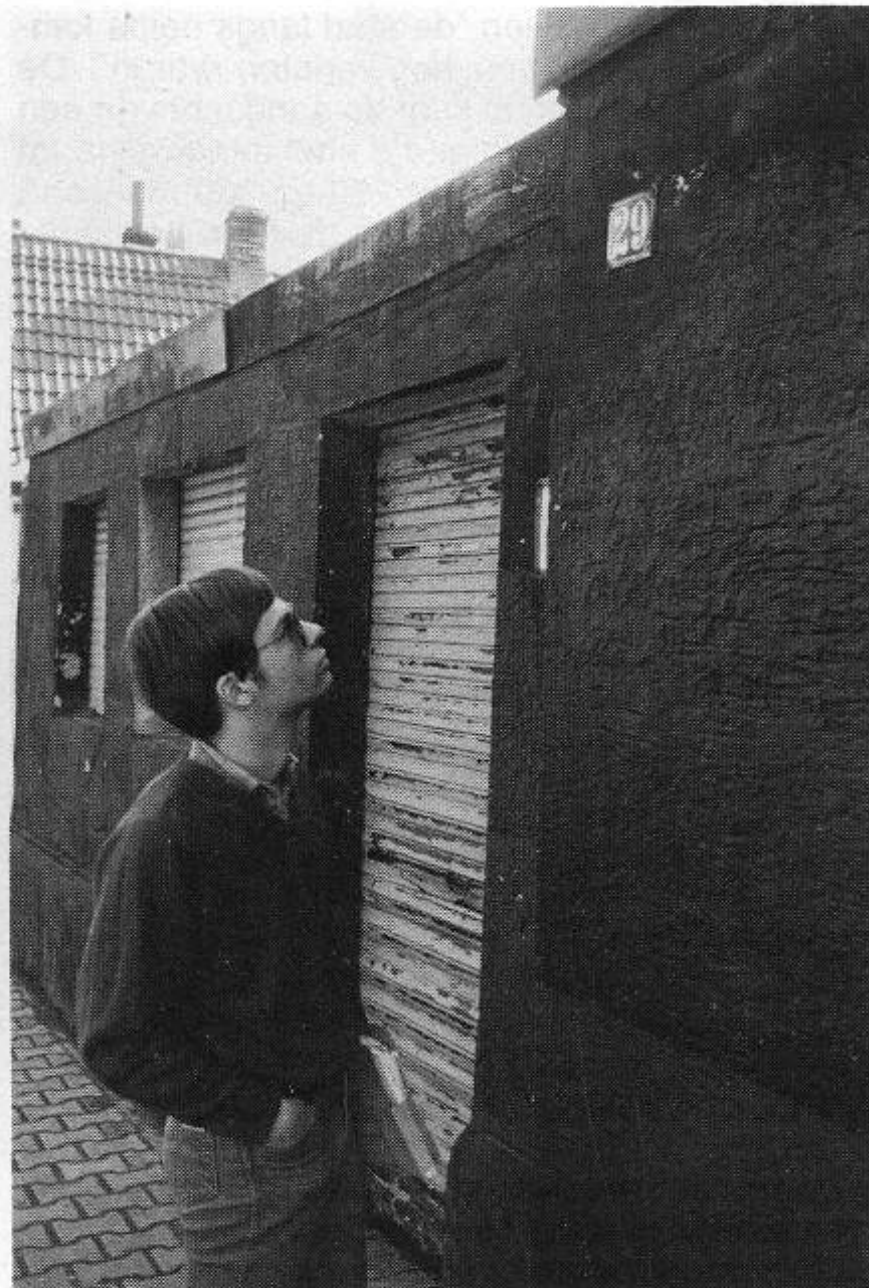
De Frankfurterstrasse - nu een brede straat met modieuze winkels. Men moet zich proberen voor te stellen hoe het er hier op die morgen in augustus moet hebben uit gezien na een zware luchtaanval; de weg bezaaid met puin en glas (als er nog ruiten geweest zouden zijn); en vol mensen die het niet meer aankonden en wegvluchtten uit de stad met de automobiefabriek die van Rüsselsheim zo'n kwetsbaar doelwit had gemaakt.



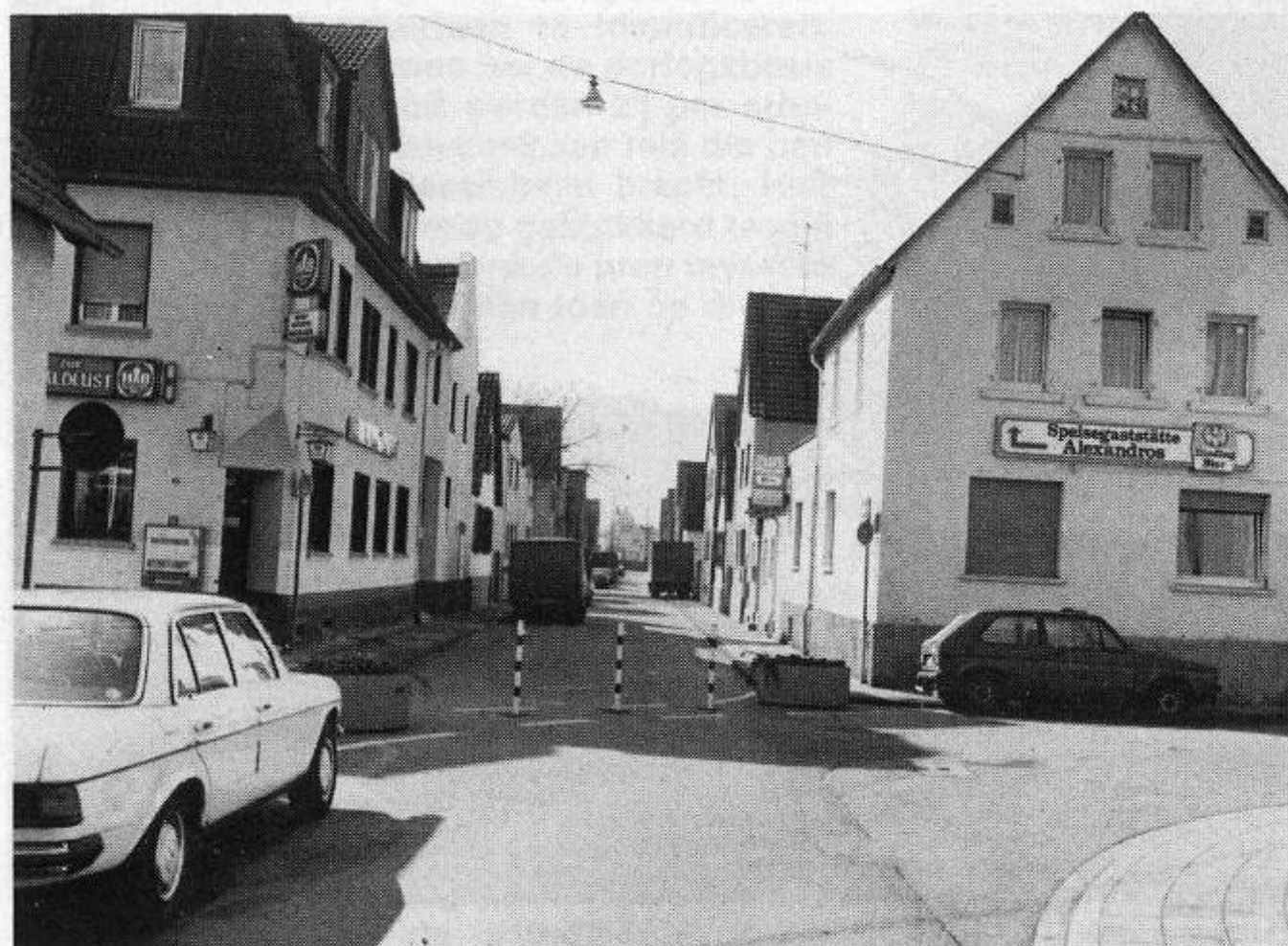
Het was ongeveer hier dat de moeilijkheden begonnen toen Kathe Reinhardt en Margarete Witzler uit hun tabakswinkel kwamen naast het Parkhotel (aan de linkerkant, het is nu een school) - zonder twijfel om te kijken waar alle drukte en tumult over ging.



Vlak naast het Parkhotel staan nog steeds de resten van een gebombardeerd pand als stille getuigen van het gebeuren van veertig jaar geleden. Hier ongeveer voegde Philip Gutlich zich bij de vechtlustige massa en begon Josef Hartgen de menigte op te jatten om de Amerikanen dood te slaan.



Deze foto is genomen terugkijkend in de Frankfurterstrasse. Op dit punt naderde de menigte de Taunusstrasse (links) waarlangs de bemanningsleden, bloedend en afgeranseld, werden teruggedreven naar de spoorlijn.



De straat is nogal smal en ongeveer 400 meter lang. Hier gedroegen Johannes Seipel, George Daum en Johann Opper zich bijzonder beestachtig tegenover hun slachtoffers die strompelend in de richting van de Grabenstrasse liepen.



tig tegenover hun slachtoffers die strompelend in de richting van de Grabenstrasse liepen.



Toen zij de spoorweg bereikten begon zich de laatste acte te ontwikkelen. Ineengedoken langs de muur die de Grabenstrasse scheidde van de spoorlijn, werden de Amerikanen (de stadsbewoners dachten dat het Canadezen waren die eerder die ochtend waren neergeschoten) ver-

schrikkelijk afgeranseld. Friedrich Wust leunde over de muur vanaf de spoorlijn kant en sloeg ze met een hamer op het hoofd terwijl August Wolf en Karl Fugmann ze met stenen te lijf gingen en Hartmann ze met een stok bewerkte.

dere mannen werden ook opgeraapt en bovenop ons gegooid terwijl de kar door de straat werd getrokken. Ik kon niet zien wie hem trok, maar het duurde zeker vijftien tot twintig minuten voor de kar stilstond. Het was veel rustiger, twee of drie stemmen kon ik echter onderscheiden. Ik wist dat de co-piloot, John Sekul, ook nog leefde want ik had tijdens de rit in de kar moeite met mijn ademhaling en fluisterend vroeg ik hem een beetje op te schuiven, wat hij ook deed. De kar kwam tot stilstand, ik hoorde weer stemmen en probeerde voorzichtig om mij heen te gluren zonder mij te bewegen. Ik zag een man, die ik niet kan beschrijven, met een knuppel in zijn hand naar de kar toelopen - kennelijk om ons af te maken. Sekul's hand lag op mijn schouder en ik voelde hem ineens krompen toen de man hem op zijn hoofd sloeg en, terwijl hij stierf voelde ik zijn hand van mijn schouder glijden. Thomas Williams lag ook naast mij en ik hoorde hem een geluid maken toen hij werd afgemaakt. Ik dacht dat nu alle bemanningsleden waren gedood. Ik kon zien dat van de flight officer, wiens naam ik niet ken, de hersens waren ingeslagen en dat de piloot, Rogers, een gat in zijn hoofd had van zeker 5 X 10cm. Ik wachtte ruim tien tot vijftien minuten, tot dat het er op leek dat iedereen was vertrokken. Toen het volkomen stil was maakte ik aanstalten om uit de kar te klimmen. Op dat moment bemerkte ik dat William Adams ook nog in leven was. Toen wij uit de kar klommen kon ik zien dat wij op een kerkhof stonden omheind door een stenen muur van ongeveer 1.80 meter hoog, en dat er in het midden van het kerkhof een kapel stond. Na het verlaten van de kar renden we er naar toe. Wij bleven een paar minuten in de kapel en ik trok mijn warme vliegerspak uit dat ik al die tijd aan had gehad. Wij verlieten de kapel en gingen verder in westelijke richting. Overdag hielden wij ons schuil in de bossen en 's nachts trokken we verder. Wij werden vier dagen later, op 1 september 1944, aangehouden door een politieagent en hij vertelde ons dat wij dicht in de buurt van de Rijn waren, maar ik geloof niet dat het de Rijn was.

Brenan: Kun je je nog verder iets herinneren van het kerkhof?

Brown: Neen, maar ik weet zeker dat het in deze stad te vinden moet zijn.

Brenan: Kun je van een van de burgers een beschrijving of signalement geven van wie je weet

dat die jou of andere bemanningsleden hebben neergeslagen?

Brown: Neen, het was voor mij absoluut onmogelijk te zien hoe zij er uitzagen. Alles wat ik weet is dat er zeker 250 tot 300 mensen naar ons schreeuwden en ons in elkaar sloegen.

Brenan: Is er verder nog iets wat je kunt vertellen over het vermoorden van deze mannen?

Brown: Nou, ik weet dat de piloot, Norman J. Rogers, zijn

hondepenning niet om had, want ik had de mijne ook niet om en toen wij voor de eerste keer werden gevangen genomen hebben we het daarover gehad. Ik maakte me ongerust over wat mij zou kunnen gebeuren en vertelde dat aan Rogers.

Brenan: Zijn er nog meer gegevens die je ons kunt vertellen?

Brown: Neen, ik geloof dat dit alles is.

Na hun gevangenneming op 12 september werden sergeant Brown, en Adams, overgebracht naar Stalag IV waar zij de volgende zes maanden verbleven. De Duitsers wisten niet dat zij overlevenden waren van wat na de oorlog bekend zou worden als de Dodenmars van Rüsselsheim. Zij werden dan ook als normale gevangenen behandeld en voor hun verwondingen ontvingen zij medische bijstand. In februari 1945 moesten de gevangenen, om de oprukkende Russen te ontlopen, te voet in de richting van de Elbe marcheren. Uiteindelijk werden zij begin mei 1945 bevrijd door een eenheid van het Britse leger. Brown en Adams gingen een maand later terug naar de Verenigde Staten.

Toen in maart 1945 het Amerikaanse Derde Leger Rüsselsheim veroverde, vertelden Franse en Poolse dwangarbeiders over een voorval in de



De kapel op het Waldfriedhof aan de Hasslocherstrasse waar Sidney Brown en William Adams zich schuil hielden nadat zij uit de boerenkar waren geklommen.



De overlevenden. Hartmann verknoei'de zijn poging de vliegers af te maken met een schot door het hoofd. Sergeant Brown *links* en sergeant Adams *midden* werden vervolgens gevangen genomen en naar een krijgsgevangenkamp gestuurd waar zij met elkaar afspraken niets te vertellen over de moordpartij om de familieleden van hun kameraden het verdriet te besparen als deze zouden vernemen op welke beestachtige wijze zij waren vermoord. Sergeant Brininstool *rechts*, die in Münster van de anderen was afgescheiden i.v.m. zijn verwondingen, kwam er pas na de oorlog achter wat er met de anderen was gebeurd. Hij stuurde ons de foto's van alle bemanningsleden (behalve die van de invaller Tufenkjan) in burgerkleding. Deze waren speciaal in Engeland gemaakt voor het geval zij werden neergeschoten zodat zij de verzetsbeweging konden voorzien van een foto om vervalste identiteitspapieren te maken die zij nodig zouden kunnen hebben om naar Engeland te ontkomen.

voorafgaande maand augustus waarbij bemanningsleden van een geallieerd vliegtuig waren betrokken. In de verwarrende toestand die er toen nog heerste werden er wel enige notities gemaakt, maar de zaak bleef liggen totdat Duitsland capituleerde. In mei werd majoor Luke P. Rogers aangesteld bij de Twaalfde Legergroep (Twelfth Army Group) als opsporingsambtenaar naar gepleegde oorlogsmisdaden. Hij arriveerde in Wiesbaden om voorbereidend onderzoek te doen naar de vele gerapporteerde incidenten die voorkwamen in de dossiers van de Legergroep. Hoewel het Rüsselsheimdossier alleen maar het verslag bevatte van het Derde Leger en een klein krantenknipsel uit de *Daily Express*, in welke stukken geen namen werden genoemd, trok het toch de aandacht van Rogers en hij legde het apart om deze zaak nader te onderzoeken. Vergezeld van luitenant Ephraim London en een tolk, majoor Roberts, vertrok hij begin juni naar Rüsselsheim. 'Ons eerste bezoek in Rüsselsheim gold het Duitse politiebureau', schreef majoor Rogers in 1947. 'De politie-commissaris, genaamd Wagner, vertelde ons dat de Amerikaanse militaire bezettingssautoriteiten hem hadden benoemd na de val van Rüsselsheim. Hij zei dat hij ten tijde van de moord op de vliegers niet in de plaats woonde, maar dat hij van de zaak afwist en dat hij van de daders een lijst had gemaakt die hij had samengesteld aan de hand van de roddelpraatjes in de stad. Hij overhandigde mij een lijst met 21 namen. Bij het bestuderen ervan viel mij op dat achter verscheidene namen, tussen haakjes, het Duitse woord "fort" stond. Ik vroeg de tolk wat dat betekende en hij zei "gevlucht". Ik vroeg toen

De redacteur, de route volgend van de beruchte Dodenmars, in gedachten verzonken op de hoek van de Taunusstrasse.



Het onderzoek. Toen Rüsselsheim was ingenomen, maakte het Amerikaanse Derde Leger een verslag met betrekking tot geruchten dat er in de stad geallieerde vliegers waren gedood en het voorval werd een van de eerste oorlogsmisdaden die na de oorlog werden onderzocht. Hier ziet men kapitein William R. Vence, de Assistant Trial Judge Advocate van de Amerikaanse 12e Legergroep die een stuk cement bekijkt waarmee naar de vliegers was gegooid.





Leden van de War Crimes Commission onderzoeken de plek in de Grabenstrasse waar de bemanningsleden uiteindelijk de dood vonden.



In juni 1985, precies veertig jaar na het onderzoek van de Commissie maakten wij onze eigen schrijnende tocht door Rüsselsheim. Aan het einde van de Taunusstrasse (aan de linkerkant) bemerkten we dat, hoe-

wel de stoep was ingekort, de muur waartegen de Amerikanen werden doodgeslagen er nog steeds stond.



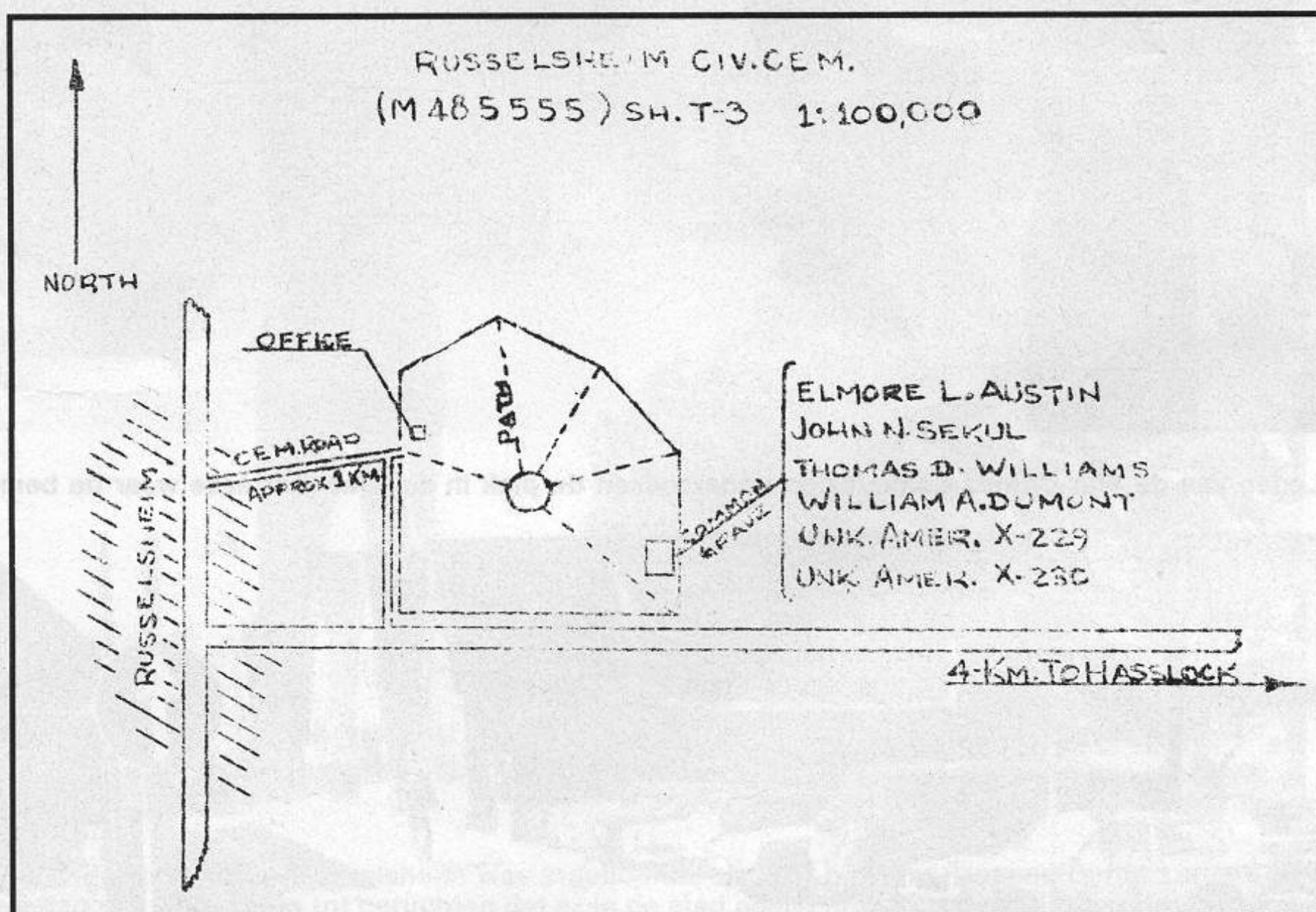
In een afgelegen hoek van het kerkhof, bekijkt kapitein William Vance het massagraf dat door Tec 5 Sigi Strauss werd aangewezen.

aan de commissaris waar de andere mensen waren en hij vertelde dat die nog in Rüsselsheim woonden. Dit nieuws was eigenlijk te mooi om waar te zijn.

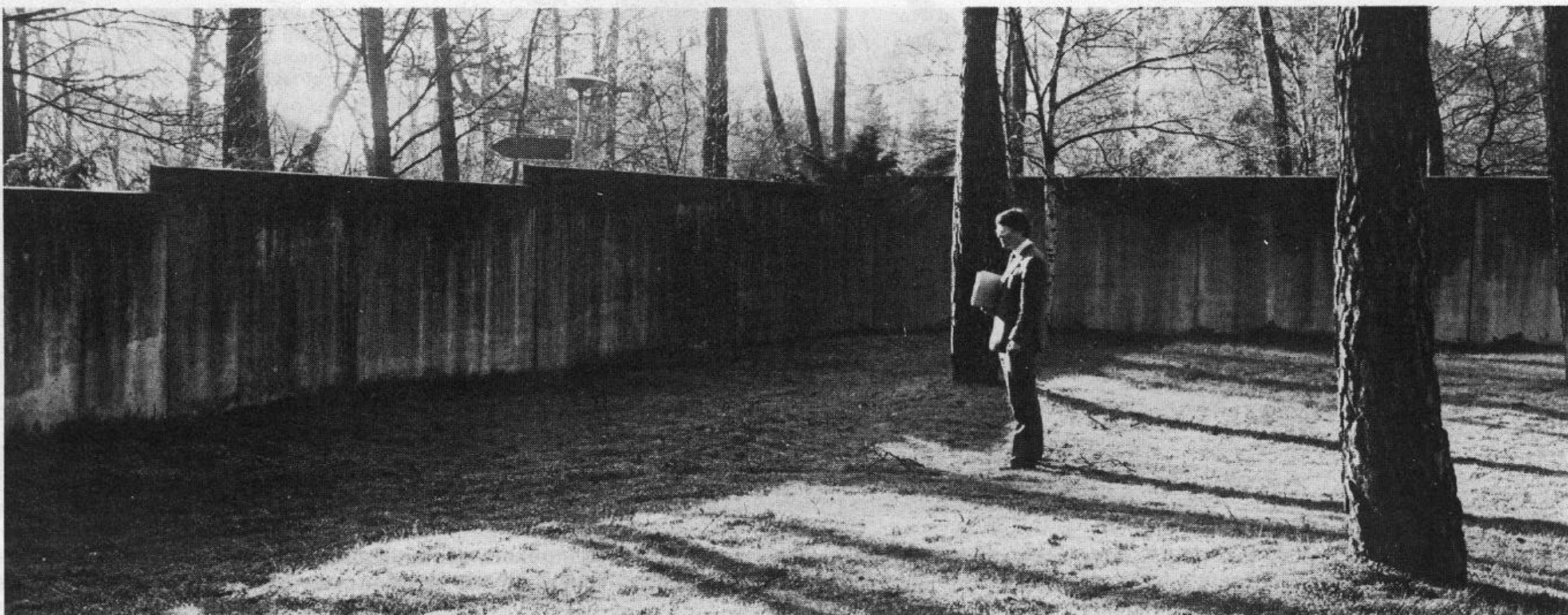
'De politie commissaris vertelde ons dat de burgemeester veel meer over deze zaak wist te vertellen omdat hij in Rüsselsheim woonde toen de moorden plaatsvonden. Besloten werd hem een bezoek te brengen. Wij ondervroegen hem enkele uren en kregen voor het eerst het hele verhaal te horen. Een beestachtig en schokkend verhaal! De burgemeester beweerde dat hij geen ooggetuige was geweest van de moorden maar dat hij nog dezelfde dag gehoord had wat er was gebeurd.

'Met behulp van de lijst die wij hadden gekregen van de politie-commissaris is dit het verhaal dat de burgemeester vertelde:

'Het bombardement in de nacht van 25 augustus had de spoorlijn door Rüsselsheim vernietigd. De volgende morgen om ongeveer 08.00 uur kwam de groep vliegers door de hoofdstraat van de stad. (De burgemeester dacht dat de vliegers Canadezen waren, zoals ook de andere inwoners van Rüsselsheim deden. Wij ontdekten pas dat het Amerikanen waren nadat de stoffelijke resten waren opgegraven). Toen de gevangenen het Park Hotel naderden, begonnen drie vrouwen die ernaast een tabakswinkel dreven, Kathe Reinhardt, en haar zuster Margarete Witzler met haar dochter Lilo, te schreeuwen naar de mannen, uitroepende: "Dit zijn die terreurvliegers, sla ze dood". Er begon zich een menigte te vormen. De



Aanvankelijk konden slechts de stoffelijke resten van vier der bemanningsleden worden geïdentificeerd daar Norman Rogers zijn herkenningsplaatje niet droeg. Het zesde slachtoffer was Haigus Tufenkjian



mensen waren geladen door het bombardement van de afgelopen nacht. De drie vrouwen begonnen stenen naar de vliegers te gooien. Het aantal mensen nam toe.

'Op dit ogenblik sloeg Philip Gutlich, een kroegbaas, een van de vliegers met een knuppel, de twee Duitse bewakers deden niets om hun gevangenen te beschermen.

'De vliegers begonnen het nu op een lopen te zetten. Een van de gevangenen was aan zijn been gewond en werd door twee anderen op de rug gedragen.

'Toen verscheen de plaatselijke Nazi leider, Josef Hartgen, op het toneel. In echte Nazi-stijl liet hij duidelijk zijn aanwezigheid blijken. Hij schreeuwde naar de mensen dat zij de vliegers moesten dood slaan en om ze nog meer op te hitsen schoot hij een paar keer met zijn pistool in de lucht.

Toen de in het nauw gebrachte vliegers door de hoofdstraat renden, kwamen ze bij een zijstraat die zij inliepen in een poging aan hun belagers te ontkomen. De mensenmassa, nu gelijkend op een troep wilde beesten, achtervolgde hen. Een klein eindje verderop in de straat sloeg een boer, Johannes Seipel, de gevangenen met een knuppel en een fabrieksarbeider, George Daum, sloeg hen met een schop. Al die tijd werden zij bekogeld met bakstenen en keien. Nog een beetje verderop sloeg een spoorwegaarbeider, Johann Oppen, ze zo hard met een bezem dat deze in zijn handen in tweeën brak.

'Aan het einde van deze straat lag een spoorlijn, waar een stenen muur langs liep van ongeveer 1.80 meter hoog. De ongelukkige gevangenen, uitgeput en afgeranseld, sloegen op dit punt rechtsom en dromden samen tegen deze muur om zich te beschermen tegen de woedende menigte. De echte beestachtige fase van de moordpartij vond hier plaats. Drie fabrieksarbeiders, August Wolf, Karl Fugmann en Friedrich Wust kwamen vanaf de andere kant van de spoorlijn aangelopen. Toen de vliegers, om bescherming te zoeken, tegen de muur samendromden, leunde Wust over de muur en sloeg hen met een hamer op het hoofd. Wolf en Fugmann gooiden grote keien en bielzen naar de gevangenen. Hartgen, de plaatselijke Partijleider, die een belangrijke rol had gespeeld in het ophitsen van de menigte, nam nu actief deel aan de moordpartij en sloeg verscheidene gevangenen met een stok. Wust klom van de muur naar beneden en sloeg de op de grond liggende gevangenen met de hamer op hun hoofd. Er waren ook drie of vier mannen in Duitse uniformen die hier meededen aan de beestachtige moordpartij - niemand kenden de namen van deze mannen. Tenslotte, toen er geen levenstekens meer waren van de slachtoffers schoot Hartgens verschillende van hen nog door het hoofd.

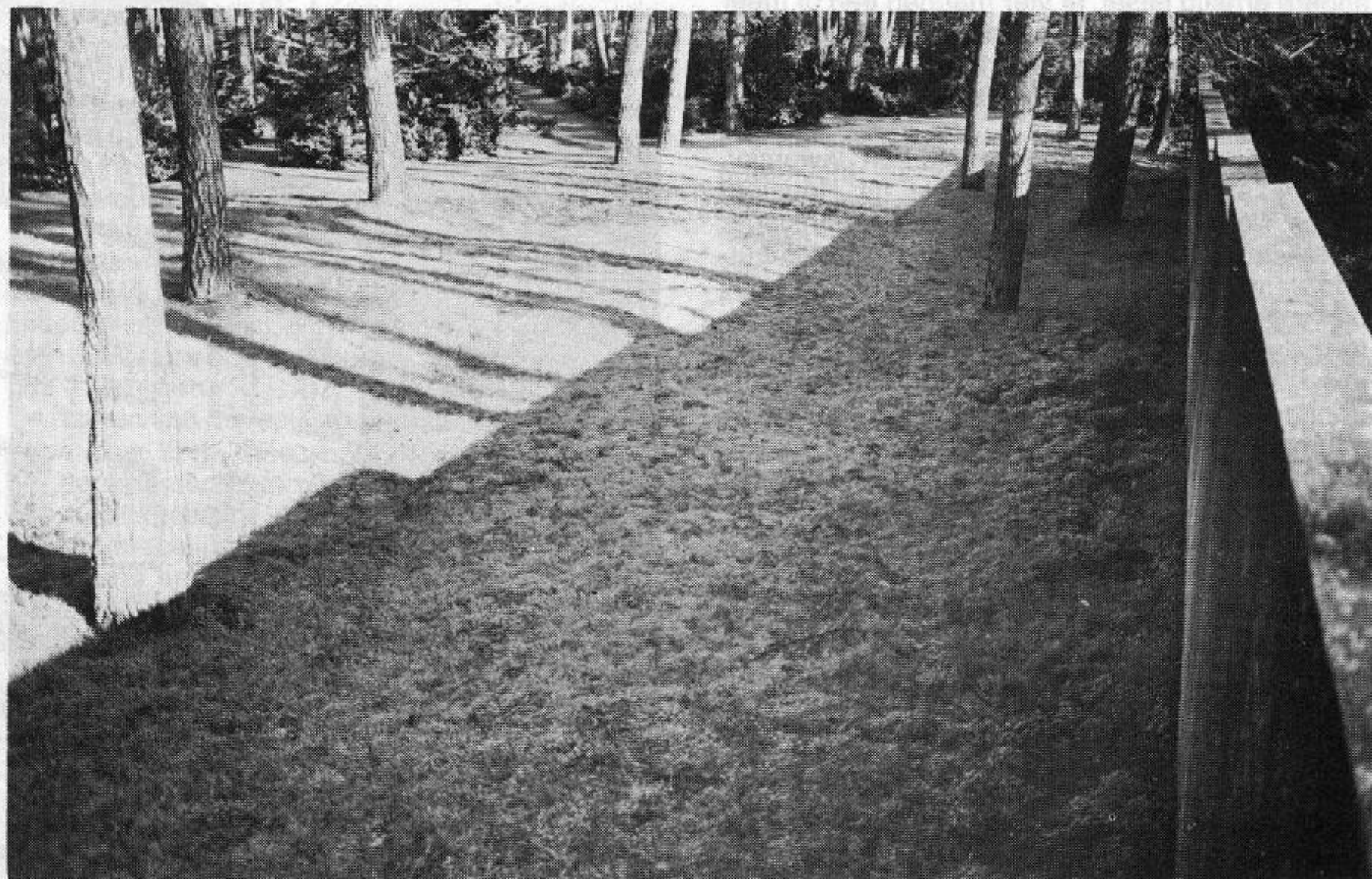
'De dode lichamen werden daarna op een boerenkar geladen en naar de plaatselijke begraafplaats gereden en daar op de kar achtergelaten. In de loop van de avond ging Hartgen naar het kerkhof en er werden nog meer schoten gehoord. De volgende morgen werden de vermoorde vliegers in een massagraf begraven.'

Aangezien er nog veertien van de beschuldigden in Rüsselsheim woonden ondernam majoor Rogers onmiddellijk stappen om deze mensen in te rekenen. Zij werden gearresteerd en opgesloten in de gevangenis van Darmstadt die was overgenomen door de Amerikaanse militaire autoriteiten. Wust kon niet worden gevonden hoewel hij later in Oppenheim werd opgespoord. Na een lange zoekactie in detentie centra van het Zevende leger waar voormalige nazi's waren opgesloten, kon Josef Hartgen worden gevonden en voor ondervraging worden overgebracht naar Wiesbaden. Alleen gelaten in zijn cel sneed hij zijn polsen door aan de bedspiralen. Hij was bijna dood toen de zelfmoordpoging werd ontdekt, maar hij kon nog snel naar een ziekenhuis worden vervoerd waar hij voldoende herstelde om te worden berecht.

Ondertussen waren er maatregelen getroffen met de Amerikaanse Gravendienst (US Graves Registration Group) om de stoffelijke resten van de mannen op te graven en hun graf, in de hoek van het kerkhof in Rüsselsheim, te openen. Zes vooraanstaande Nazi's uit Rüsselsheim moesten het graafwerk verrichten, en pas nadat de overblijfselen waren ontbloot, realiseerde men zich dat de slachtoffers geen Canadezen waren maar Amerikanen. Toen men slechts de stoffelijke resten vond van zes bemanningsleden werd



Het graf was gemarkeerd door een ruw houten kruis. Op deze foto, gedateerd 26 juni, worden stadsbewoners, naar men zegt vooraanstaande Nazi's, gedwongen de opgraving te verrichten.



Tijdens de opgraving werden er foto's gemaakt: deze werd gebruikt tijdens het proces als bewijsstuk nr.13. De lijkschouwing toonde aan dat vier van de mannen, John Sekul, William Dumont, Thomas Williams en Elmore Austin, allen door het hoofd waren geschoten en ook zeer ernstige schedelfracturen hadden opgelopen.



de opgraving voorgezet over een groter oppervlak, aangezien bijna iedereen die ondervraagd was had verklaard dat er acht vliegers waren geweest. Majoor Rogers wist op dat moment niet dat er nog overlevenden waren. Er werden vanzelfsprekend verder geen lichamen gevonden. De stoffelijke resten werden naar Bensheim overgebracht. Een uitgebreid onderzoek van de patholoog, kapitein Berg, bracht aan het licht dat, afgezien van verschrikkelijke hoofdwonden en andere ernstig letsel, er vier mannen een of meer keer door het hoofd waren geschoten. Na dit onderzoek kregen zij een voorlopige rustplaats op een tijdelijke Amerikaans kerkhof aan de rand van de stad.

Het was nu eind juni en kolonel Leon Jaworsky, een bekende Amerikaanse jurist uit Houston, Texas, werd in deze zaak als openbaar aanklager aangesteld. Hoewel er zes van de gearresteerden waren vrijgelaten wegens gebrek aan bewijs, bleken sommigen van hen ooggetuigen te zijn geweest van het gebeurde. Majoor Rogers, die nu alleen nog maar werkte aan het onderzoek, ondervroeg iedereen die langs de route van de Dodenmars woonde.

De rechtszaak begon op 25 juli in het oude gerechtsgebouw in Darmstadt voor een zesman tellend militair tribunaal dat werd gepresideerd door brigade-generaal Garrison Davidson. Tijdens de rechtszaak liep de commissie langs de hele route van de Dodenmars.

De elf beklaagden van wie men kon aannemen dat de beschuldigingen die tegen hen waren ingebracht op goede gronden zouden kunnen worden aangetoond, werden verdedigd door luitenant-kolonel Roger Titus, alsmede door Duitse juristen die de beklaagden zelf hadden gekozen. De openbare rechtszitting duurde zes dagen, en door de aanklager werden veertig ooggetuigen gehoord. De verdedigers verklaarden dat de bevolking zich tot het uiterste getergd voelde zo kort na de luchtaanval en dat de moorden dus hadden plaatsgevonden onder verzachtende omstandigheden. Na een beraad van ongeveer acht uur kwam het tribunaal tot een uitspraak. Josef Hartgen, Friedrich Wust, Kathe Reinhardt, Margarete Witzler, Philip Gutlich, Johann Oppen en Johannes Seipel werden schuldig bevonden en veroordeeld tot de dood door ophanging. George Daum kreeg vijftientig, en Heinrich Barthel en August Wolf elk vijftien jaar dwangarbeid. Karl Fugmann werd vrijgesproken.

Aan beide zijden van de Oceaan had de pers uitvoerig verslag gedaan van de rechtszaak. Brigade-generaal Davidson was dan ook meer dan verbijsterd toen hij ongeveer drie weken na afloop van het proces een brief ontving van twee mannen die op dat moment dienst deden op een luchtmachtbasis in Florida. In hun brief verklaarden zij deel te hebben uitgemaakt van de groep die in Rüsselsheim was aangevallen. Wij kunnen ons de gevoelens van generaal Davidson indenken toen hij het volgende las:

'Geachte Heer,

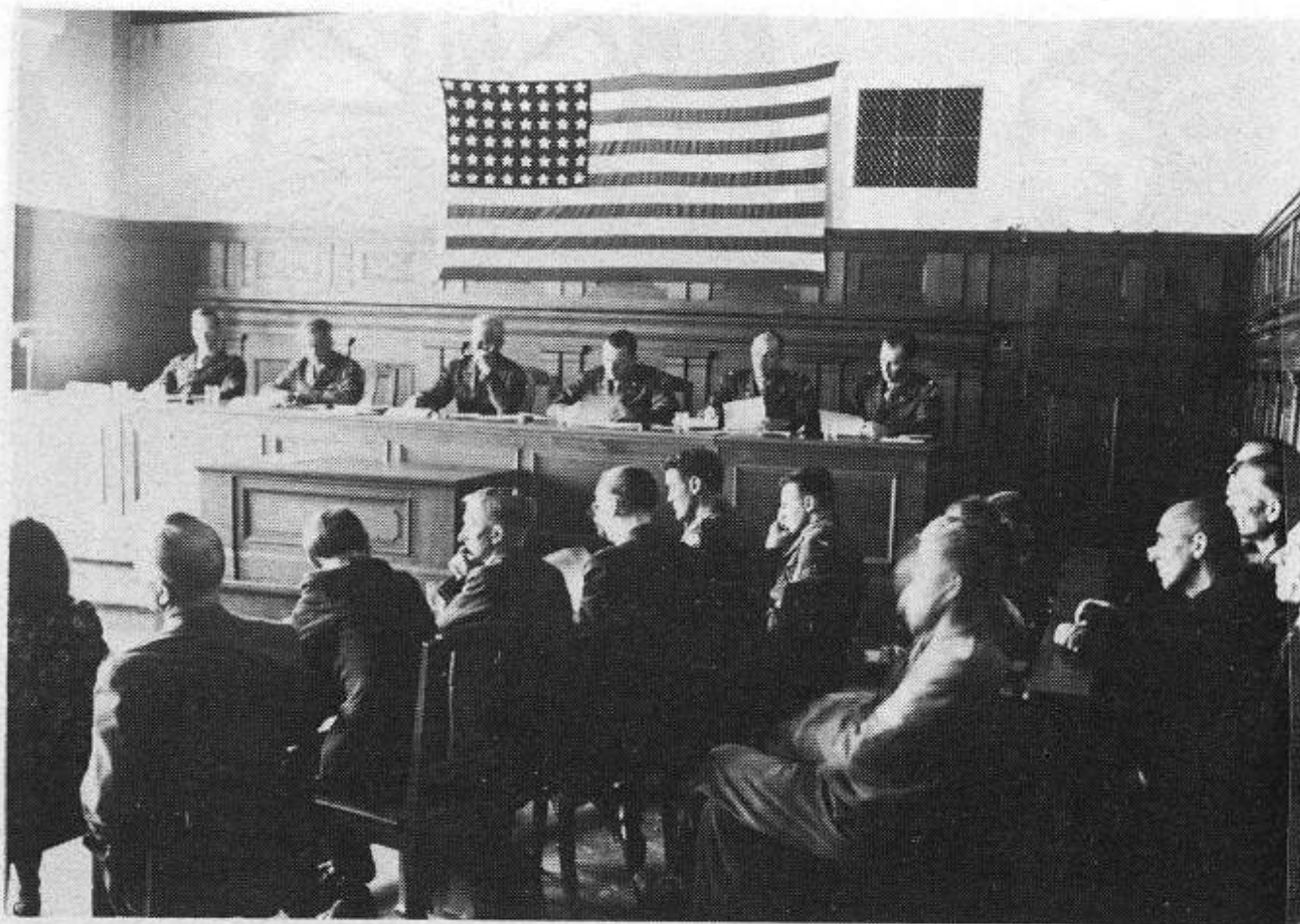
Na het verslag te hebben gelezen van het proces dat in Darmstadt in de week van de 26e juli werd gevoerd tegen elf Duitsers wegens moord op zes Amerikaanse vliegers, willen wij U er ter informatie op wijzen dat het hier ging om de bemanningsleden van luitenant N.J. Rogers van de 491ste Bomb Group. De kranten hebben slechts

In 1945 werd dit terrein in Bensheim gebruikt als militaire begraafplaats door de Amerikanen. Hier werden op 30 juni de stoffelijke resten naar toe gebracht door de 48e Quartermaster Graves Registration Company en bijgezet in perceel U, rij 25. Nu zijn alle sporen van het kerkhof uitgewist, maar aan de andere kant van de weg bevindt zich sedert 1956/1957 een militaire begraafplaats, opgericht door de Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge ten behoeve van Duitse gesneuvelden, van wie er velen in de laatste weken van de oorlog door de Amerikanen werden begraven.



Het proces werd gehouden in Darmstadt in het gerechtsgebouw aan de Gustav-Lorenzstrasse. Elf burgers stonden terecht. Op de eerste rij v.l.n.r.: Karl Fugmann, Johannes Seipel, Kathe Reinhardt met haar hoofd in haar handen, Margarete Witzler en Josef Hartgen. Daarachter Heinrich Barthel, George Daum, Johann Oppen, Philip Gutlich, August Wolf en Friedrich Wust.





In de rechtszaal - nu kamer 404 - is feitelijk niets veranderd ... hetzelfde decor ... dezelfde beklaagdenbank ... dezelfde stoelen ... behalve de



vlag was alles hetzelfde tot op de spijkergaten in de lambrizing.

de namen van vier leden vermeld. Hierbij doen wij U de volledige lijst toekomen van de bemanningsleden die werden vermoord:

2e Luitenant Norman J. Rogers
2e Luitenant John Sekul

Flying Officer Haigus Tufenkjian

Sergeant Thomas D. Williams

Sergeant William A. Dumont

Sergeant Elmore L. Austin

Uit het kranteverslag maken wij op dat de Duitsers een juiste voorstelling van zaken hebben gegeven. Hier volgt ons verhaal. Wij zijn twee bemanningsleden die ontvluchtten toen we werden achtergelaten op het kerkhof.

Wij konden allemaal het vliegtuig verlaten. Werden daarna allemaal opgepikt en in de nacht van 24 augustus verbleven wij op een Duitse vliegbasis. Twee leden waren gewond door het afweergeschut, een in de maag en die werd door de Duitsers op de basis gehouden. De volgende morgen ging de rest, 8 man, met de trein naar een ondervragingscentrum in de buurt van Frankfurt a/M. Wij reisden in de nacht van 25 augustus tot ongeveer 24.00 uur en moesten daarna in een schuilkelder. Om ongeveer 03.00 uur gingen we weer in de trein en kwamen om 06.00 uur aan in de stad Rüsselshems (sic). Wij hadden het idee dat de spoorlijn verderop kapot gebombardeerd was, want wij moesten eruit en lopend verder.

William A. Dumont brak zijn enkel toen hij uit de trein sprong en wij droegen hem om de beurt toen we de stad ingingen waar de bevolking ons aanviel. Er moeten meer dan 150 mensen op de been zijn geweest. Nadat zij ons in elkaar hadden geslagen werden we naar het kerkhof gebracht, waarna iedereen verdween en ons achterlieten op de kar. William M. Adams en ik slaagden erin van de kar te komen en te verdwijnen. Vier dagen later werden we opgepikt.

Wij hadden een doos bij ons waar onze horloges, ringen, portefeuilles en andere persoonlijke bezittingen inzaten en ook onze overlevingspakketten. Die werden ons afgenomen tijdens de molestaties. Er moeten zeker tien keer zoveel mensen terecht staan dan nu gebeurd is.

De twee leden van de bemanning die niet geïdentificeerd zijn, waren de piloot, 2e luitenant Norman J. Rogers en de navigator, flying officer Haigus Tufenkjian.

De namen van de rest van de bemanning werden in de New York Times bekend gemaakt voordat het departement van oorlog de naaste familieleden had ingelicht.

Als het mogelijk is komen wij, sergeant William M. Adams en Sergeant Sidney F. Brown graag over om alles te doen wat van belang is in deze rechtszaak.

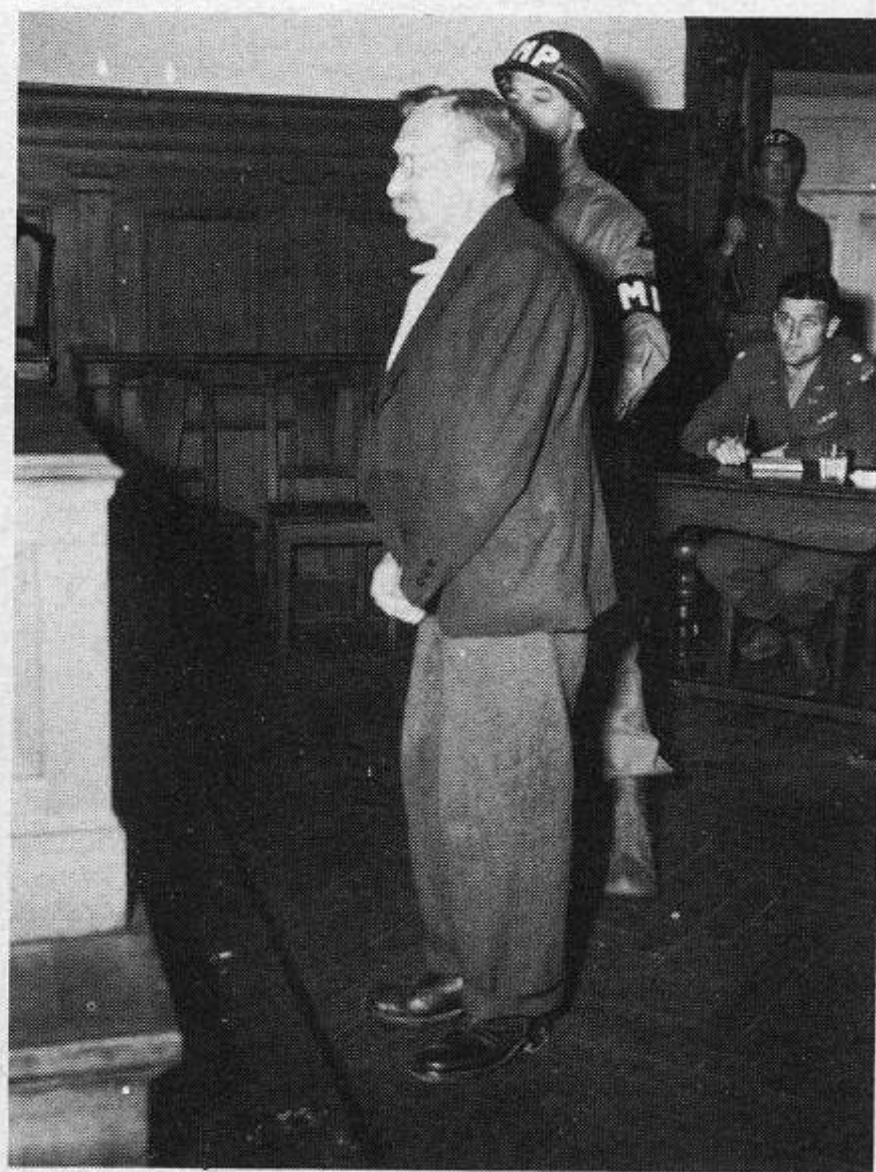
Wij zouden het zeer op prijs stellen als ons de

verslagen met betrekking tot de afloop van het proces zouden kunnen worden toegestuurd.

U bijvoorbaat dankend,
Hoogachtend,

William M. Adams
Sidney E. Brown

Hoewel de wettelijke procedure wat betreft de elf Duitsers tegen wie beschuldigingen waren ingebracht, zijn beslag reeds had gekregen, was de ontdekking dat twee leden van de bemanning het doodknuppelen hadden overleefd verbluffend nieuws. Het Bureau van de Advocaat Generaal in Washington (Office of the Advocate General) werd dan ook onmiddellijk telegrafisch verzocht de twee mannen te ondervragen en uitgebreid verslag te laten doen over de moorden, om te onderzoeken of nog meer Duitsers die zich onder de menigte hadden bevonden, zouden kunnen worden geïdentificeerd. Zoals we al gezien hebben werd Sidney Brown ondervraagd door Brennan. William Adams werd op het vliegveld Dover in Delaware verhoord door 2e luitenant Thomas J. Fallon van de Foreign Positive Intelligence Section, Security and Intelligence Division. Beide mannen hadden echter verklaard dat zij niet in staat waren een van de burgers te identificeren



Achtentwintig getuigen werden door de openbare aanklager opgeroepen en 21 door de verdediging. Fugmann werd herkend door een 76-jarige oude man als iemand die niet had deelgenomen aan de afranselingen en hij werd vrijgesproken. Wolf beweerde een onschuldige toeschouwer te zijn geweest, zijn verklaring werd gesteund door Barthel en samen met Daum werden ze alle drie veroordeeld tot gevangenisstraf. Hartgen, een ploegbaas in de Opelfabrieken, werd door Franz

Rinkes, een getuige à charge, herkend als de man die vier Amerikanen door het hoofd had geschoten toen zij in de Grabenstrasse lagen en aan hem werd de doodstraf opgelegd samen met de rest van de beklaagden. Links: Kathe Reinhardt moet ondersteund worden door een lid van de militaire politie als zij haar doodvonnissen verneemt; midden: Margerete Witzler roept 'Nein Nein', maar Johann Opper rechts luistert onbewogen als brigade-generaal Davidson de doodstraf eist.



Links: Leden van de Commissie poseren op de trappen voor het gerechtshuis om te worden gefotografeerd door T/4 Albert Gretz (die alle foto's in Rüsselsheim maakte). V.l.n.r.: kolonel J. Surratt, brigade-generaal D. Stevenson, brigade-generaal Garrison Davidson, kolonel L.



Perry, luitenant-kolonel W. Fondren en kolonel J. Dicks. Rechts: Gewoonlijk wordt heden ten dage alleen de rechterdeur gebruikt maar we konden Herr Andel overhalen de andere deur te openen voor een vergelijkingsfoto.

die hen hadden neergeslagen. Kolonel Jaworsky schreef later dat zij 'plechtig hadden gezworen nooit iets te vertellen over de verschrikkelijke ervaringen in Rüsselsheim om de nabestaanden van de vermoorde jongens te sparen en hen niet te belasten met het verhaal over de gruwelijke manier waarop zij de dood hadden gevonden.'

De vonnissen van het hof werden door het Zevende Leger en de bevelvoerende generaal herzien. Generaal Keyes verving de doodstraf voor de twee vrouwen in dertig jaar gevangenisstraf. Op 10 november bestegen de vijf mannen het schavot. Zij werden opgehangen in de gevangenis van het Amerikaanse leger in Bruchsal.

Er was nog een laatste vervolg. Majoor Rogers had vastgesteld dat er drie of vier Duitse militairen in de menigte aanwezig waren geweest. Een paar dagen nadat de rechtszitting was afgelopen onthulde een van de ooggetuigen de naam van een van hen, Franz Umstatter. De getuige verklaarde dat Umstatter een van de meer hardvoch-

Harrisburg Oct 2, 1945

PC

Edward F. Wetzel
Major General
Acting the Adjutant General

Dear Sir:

Mr. Williams and I have been greatly concerned as to the ultimate fate of the seven prisoners that were to hang for the murder of my boy.

We have been watching the newspapers everyday but have failed to find any account of the deaths by hanging.

See your letter of Aug 28, 45 you stated swift justice was being meted out, if these people are still alive, and we have every reason to believe they are, I don't think I would call that swift justice.

After all these people got a fair trial and were found guilty, my boy got no trial, is that justice?

It would give Mr. Williams and myself a comfort to know if my boy received a proper

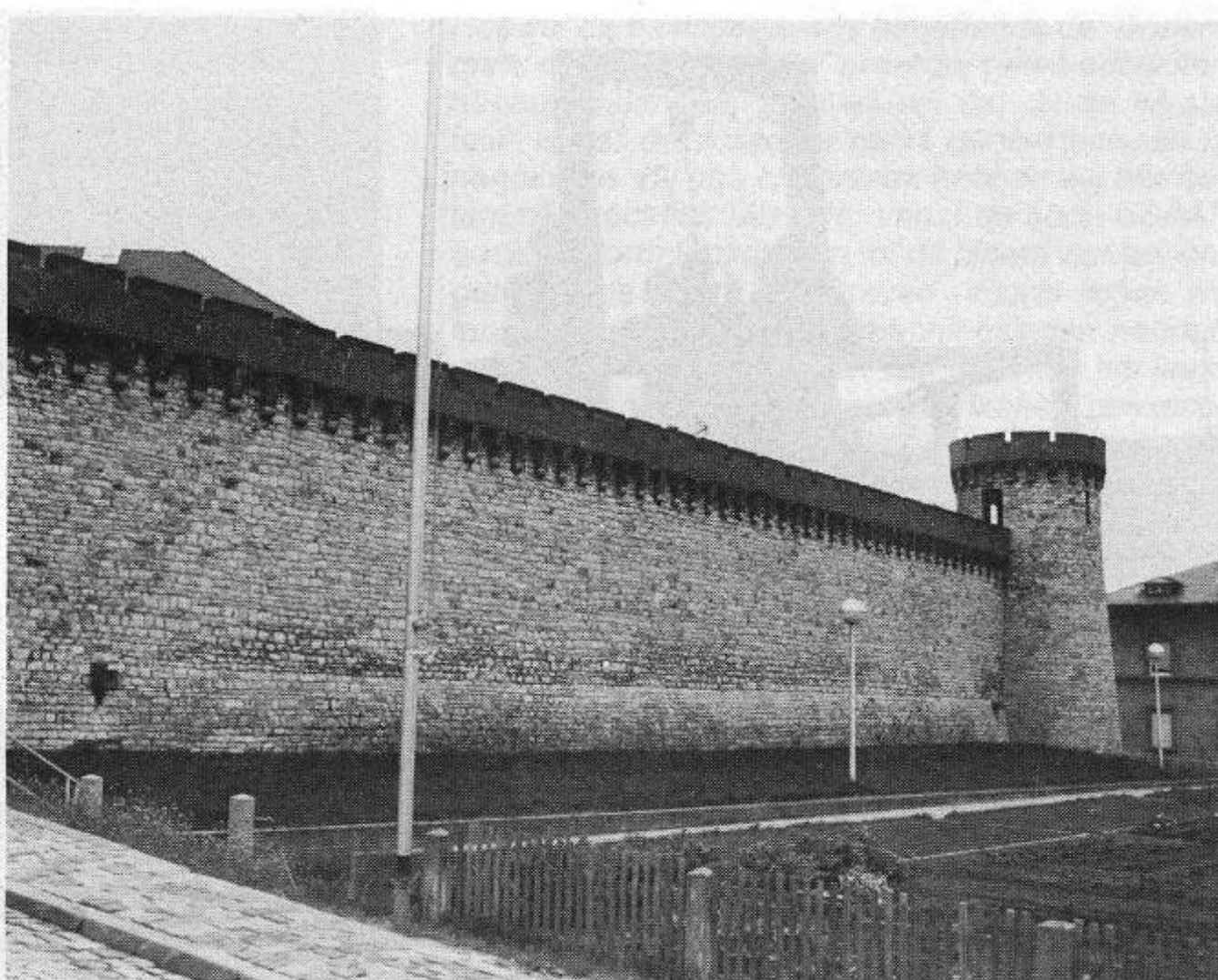
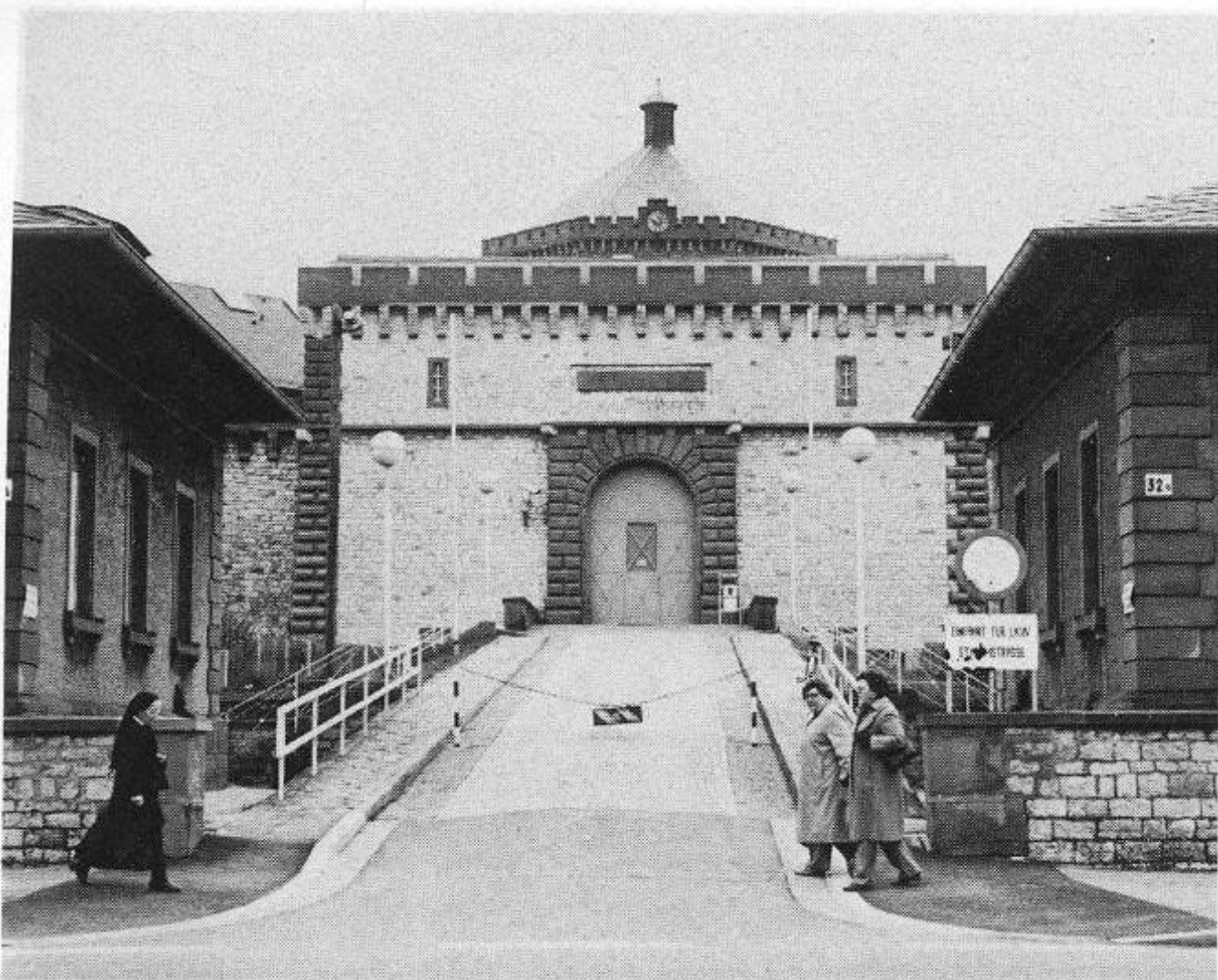
burial and where his body is resting. we intend bringing his body home when we are allowed to do so.

We would greatly appreciate it if you can answer these questions for us, we are not blood thirsty people but we do want to see justice done.

Sincerely yours
Thomas B. Williams Sr.
212 W. 4th St.
Harrisburg Pa.

Refer.
Sgt. Thomas B. Williams Jr.
13100227

In oktober 1945 werd de doodstraf van de twee vrouwen omgezet in gevangenisstraf waarna zij werden opgesloten in de Landsberg gevangenis (zie Toen en Nu nr.9). Echter, na de uitgebreide verslaggeving in de pers tijdens de periode dat het proces plaatsvond leek het erop dat, toen dat eenmaal voorbij was, de hele zaak als een nachtkraak uitging. Het uitblijven van verder nieuws leidde ertoe dat de vader van Tom Williams nog dezelfde maand een brief stuurde naar de betreffende autoriteiten, waarin hij zich afvraagt of de doodvonnissen wel ten uitvoer zijn gebracht, en of hun zoon wel een behoorlijke begrafenis heeft gekregen.



Majoor Clarence L. Yancey van de het Amerikaanse Bureau voor Oorlogsmisdaden (War Crimes Office) beantwoordde de brief van Mr Williams, op 9 november de dag voorafgaande aan die waarop de doodvonnissen in de gevangenis in Bruchsal zouden worden voltrokken. Dit geschiedde nadat de Judge Advocate (vergelijkbaar met de Commandierend Generaal in het Nederlandse militaire strafrecht) het fiat executie had verleend ten aanzien van Hartgen, Wust, Gutlich, Oppen en Seipel. Majoor Yancey schreef: 'Ik heb Uw brief ontvangen van 2 oktober 1945 inzake de tenuitvoerlegging van de doodvonnissen uitgesproken tegen enkele Duitse burgers wegens het mishandelen en doden van Amerikaanse vliegers in Rüsselsheim en die geadresseerd was aan generaal-majoor Edward F. Witsell, fungerend Adjutant Generaal. De reden van de vertraging met betrekking tot de voltrekking van het von-

nis is gelegen in het feit dat de daders van deze moorden nog steeds ondervraagd worden of zij nog meer gevallen weten of mensen kunnen aanwijzen die misschien nog meer Amerikaans militair personeel hebben mishandeld of vermoord. Als het vonnis van het hof zou zijn uitgevoerd zouden deze onderzoeken afgesloten moeten worden waardoor wellicht anderen vrijuit zouden gaan omdat zij niet kunnen worden geïdentificeerd en voor de rechter worden gebracht. Zo gauw alle onderzoeken zijn afgehandeld, zal het vonnis worden uitgevoerd. Ik waardeer Uw belangstelling in deze zaak en ik verzeker u dat ook ik van mening ben dat het recht snel zijn beloop moet hebben ten aanzien van hen die schuldig zijn bevonden aan het mishandelen en in vele gevallen vermoorden van Amerikaans militairen.'



De galgen waren opgesteld achter de buitenste muur en getuigen stonden voor de galg opgesteld. Het was een koude novemberdag en het regende. Verslaggevers en camera- en fotojournalisten stonden klaar

om alles vast te leggen toen sergeant-majoor (Master Sergeant) John C. Wood, de Amerikaanse militaire scherpreechter, zich gereed maakte de vonnissen te voltrekken.



Links: De eerste die het platform besteege was de landbouwer Johannes Seipel die luid protesterend riep 'Ik zag dat die vent Engel stenen naar ze gooide. Ik deed helemaal niets!' riep hij toen de kap over zijn hoofd werd getrokken. **Rechts:** Zijn lichaam werd losgemaakt, daarna was het



de beurt van de spoorwegaarbeider Johann Opper. 'Als de militairen mij geen andere proces willen geven kan ik dan niet door de kerk berecht worden', zei hij protesterend. Hij stierf zonder dat zijn laatste verzoek was beantwoord.



Boven links: Geëscorteerd door een stevige MP, worden bij de kleine Friedrich Wust zijn polsen vasgebonden voor hij de trap beklimt. **Boven**



rechts: 'Ik sterf met een rein geweten' mompelde hij voordat de kap over zijn gezicht werd getrokken.



Philip Gutlich **links** een andere boer, was openhartiger in zijn laatste woorden tot de 30 aanwezige Amerikaanse militairen. 'Ik deed alleen maar een ding (ik sloeg een bemanningslid met een stok) en alleen maar om dat hij zijn tong tegen mij uitstak'. Bij deze woorden stortte sergeant-majoor Wood hem in de vergetelheid.



De laatste die zou sterven was Hartgen die hier op weg naar de galg begeleidt wordt door een priester. Voor hij de trappen beklom kuste hij een zilveren crucifix. Zijn laatste woorden, een parafrase op Lucas 23:34, zouden zijn geweest: 'God zal het U vergeven want ge weet niet wat ge doet'.

Hoewel de basisgegevens betreffende de 'Dodenmars door Rüsselsheim' al eerder ruime publiciteit hebben gekregen, geloven wij dat dit de eerste keer is dat de volledige reeks gebeurtenissen is nagelopen. Bij ons onderzoek hebben wij alle belangrijke locaties bezocht: vanaf de oude USAAF basis in North Pickenham tot de plaats van het ongeluk in de buurt van Greven. Voorts liepen wij langs de route die de bemanningsleden hadden gevolgd in Rüsselsheim en vandaar naar het kerkhof (waar ook de door de Amerikanen geëxecuteerde Duitsers begraven liggen). Ook gingen wij naar de voorlopige begraafplaats in Bensheim en naar het permanente Amerikaanse kerkhof in St. Avold en bezochten wij het gerechtsgebouw in Darmstadt en de plaats van de executie in de gevangenis in Bruchsal.

Behalve Sidney Brown en William Adams heeft ook Forrest Brininstool de oorlog overleefd. Hij werd, kort nadat het vliegtuig was neergestort, van de groep afgezonderd om voor zijn opgelopen verwondingen te worden behandeld. Vanzelfsprekend kon hij geen enkel licht werpen op de gebeurtenissen in Rüsselsheim, maar hij gaf ons veel hulp en stelde ons 'ontsnappings' foto's van de andere leden van de bemanning ter beschikking.

Het was duidelijk dat toen wij bij de plaats kwamen waar de B-24 was neergestort in de buurt van Hannover, Wilhelm Beckersjürgen en zijn vrouw geen idee hadden welk een verschrikkelijk lot de bemanning ten deel was gevallen van het



Een dramatisch einde voor Hartgen. Door het flitslicht van de fotografen kreeg deze laatste terechtstelling een soort Walkuren-achtige inscenering.

tige elementen uit de massa was geweest. Er werden nog meer getuigen gevonden die deze verklaring ondersteunden en een vertelde zelfs dat Umstatter de Amerikanen zo hard schopte dat de hak van zijn laars brak. Majoor Rogers spoorde hem op in Dienheim, ongeveer vijftig kilometer van Rüsselsheim verwijderd. Hij stond terecht voor het Oorlogsmisdaden Tribunaal in Dachau en hoewel hij ter dood werd veroordeeld blijkt uit het dossier dat hij in maart 1948 werd vrijgelaten.

De stoffelijke resten van de geëxecuteerden werden aan de desbetreffende families teruggegeven en zij liggen nu allemaal begraven in de bosrijke streek waar hun slachtoffers werden ontdekt. Dit is Hartgen's graf, op de steen staat alleen: 'Hier ruht Jos. Hartgen 1904-1945.'

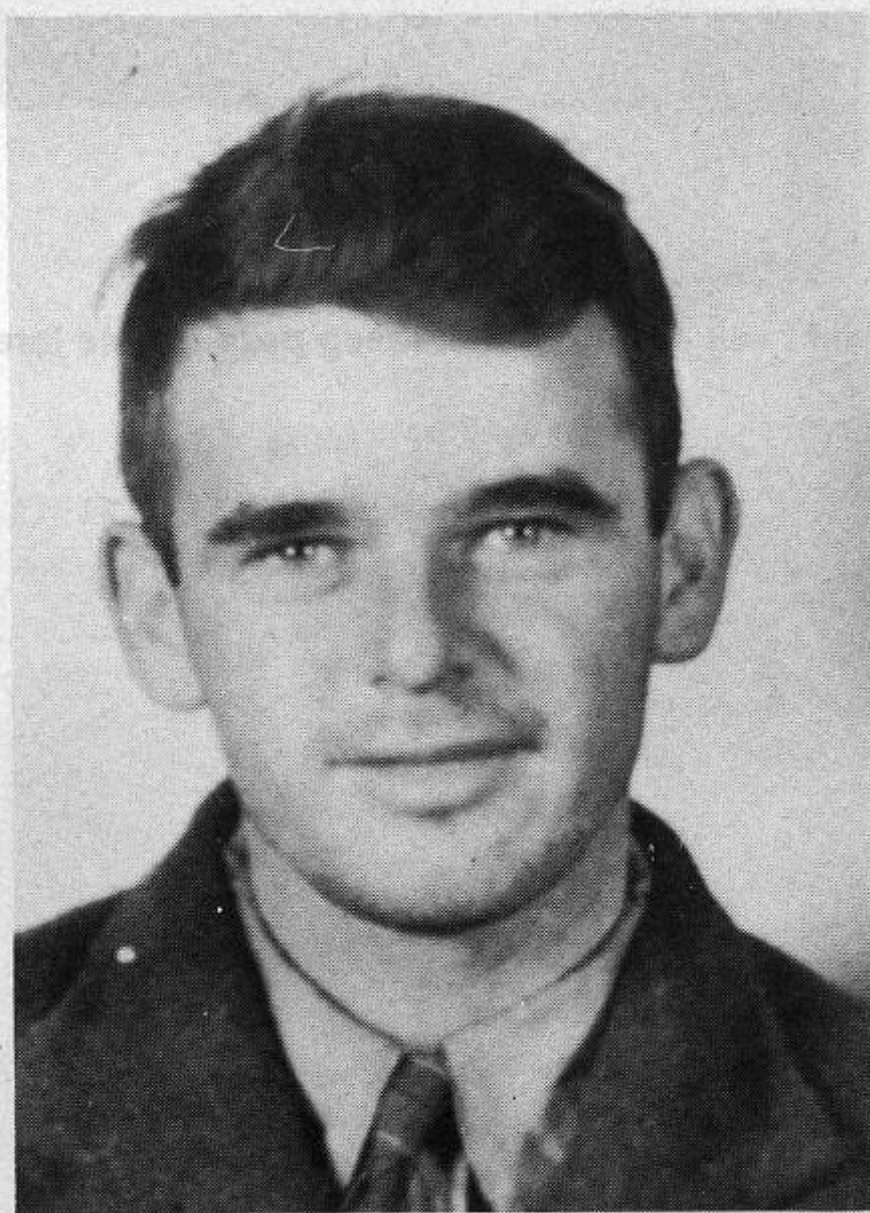




Volgend op hun voorlopige teraardebestelling in Bensheim werden de zes bemanningsleden vervolgens begraven op het Amerikaanse militaire kerkhof in St. Avold in het oosten van Frankrijk totdat hun naaste familieleden hun wensen kenbaar hadden gemaakt (in 1948). Drie families besloten de stoffelijke resten in Frankrijk te laten. Deze zouden worden bijgezet op de door de American Battle Monument Commission opgerichte permanente begraafplaats in St Avold. Daar op dat adembenemende kerkhof brachten wij een laatste groet aan luitenant Rogers *links*) van wie wij weten dat diens weduwe hevig ontdaan was toen zij uit kranteberichten de dood van haar man moest vernemen.

vliegtuig dat bij hun boerderij was neergestort. Zij vertelden ons dat wij de eerste buitenlandse bezoekers waren die inlichtingen wilde hebben over het ongeluk. Dat brengt ons er toe te geloven dat dit de eerste keer is dat de exacte locatie van de neergestorte Wham Bam werd gelocaliseerd. Hoewel pas 15 jaar in die tijd kon Herr Beckersjürgen zich nog goed herinneren hoe het vliegtuig neerkwam in de Hüttruperstrasse, waarbij de twee motoren op het erf van de boerderij terecht kwamen. Zo te zien waren er geen zichtbare overblijfselen van het vliegtuig te ontdekken maar onze assistent-redacteur ging al spoedig wat rondsnuffelen en haalde verschillende voorwerpen en .50 patronen uit de grond. In het nabijgelegen Greven kwamen we tot de ontdekking dat het gebouw waar de bemanningsleden naar toe waren gebracht in feite het oude stadhuis was geweest dat eerst onlangs

was afgebroken om een uitsluitend voor voetgangers toegankelijk winkelcentrum te bouwen. Na uit de dossiers van de Advocaat Generaal in Amerika een afschrift te hebben gekregen van de stukken die op het proces betrekking hadden, konden we na aankomst in Rüsselsheim precies de route nalopen die de bemanning van de Wham Bam had gevolgd ... vanaf het station langs de Opelfabriek naar de Frankfurterstrasse ... vandaar langs het Parkhotel en de voormalige tabakswinkel waar de moeilijkheden begonnen, naar de Taunusstrasse. Tegen de tijd dat zij bij de hoek kwamen moesten de Amerikanen die strompelend de richting van het station insloegen, geweten hebben dat hun leven gevaar liep. Onder een prachtige zonnige hemel bereikten wij de Graberstrasse waar aan het eind daarvan nog steeds, nagenoeg onveranderd sinds 1945, dezelfde huizen staan vanwaar men uitzicht had op de mo-



Het graf van Norman Roger ligt in perceel D (rij 3 graf 14). Tom Williams *boven* ligt in perceel E, rij 44 graf 17.

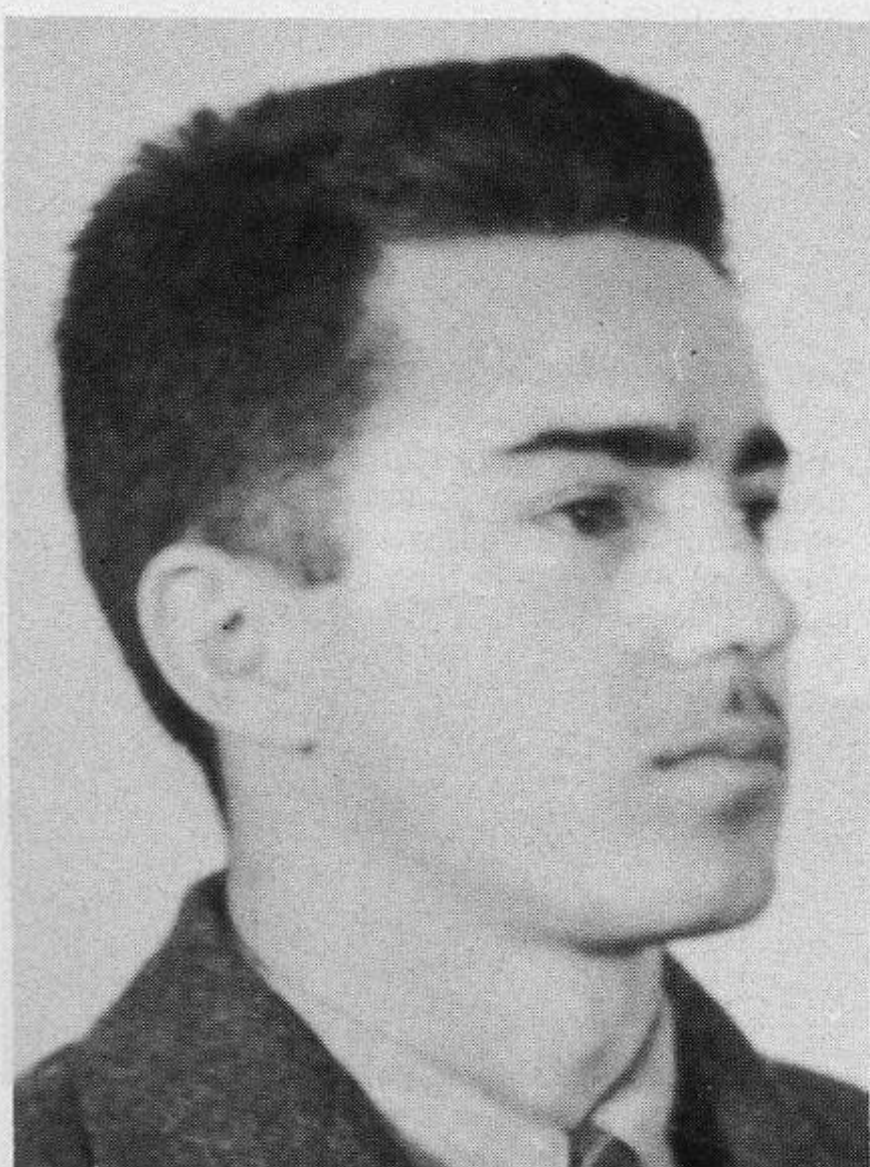
Het kruis dat het graf markeert (No. 16) van Haigus Tufenkjian in rij 48 van perceel E.



'Beloved son, Lt. John Nicholas. 1922-1944, died in service.' Het graf van de familie Sekul op het kerkhof van St Raymond, Bronx, New York.



Elmer Austin keerde terug naar Vermont waar hij werd begraven bij familieleden op het Maple Grove kerkhof in Bakersfield.



Bill Dumont ligt nu begraven bij zijn moeder Blanche en vader Joseph, op de Mount Calvary begraafplaats in Berlin, New Hampshire.



State of Pennsylvania)

: SS

County of Schuylkill,
Klingerstown, Pa.)

WILLIAM M. ADAMS, Rt. 1, Klingerstown, Pa., being duly sworn according to law, deposes and says: "I am unable to identify the image on the reverse side hereof".

Further deponent sayeth not.

William M. Adams

Sworn and subscribed to
before me this 7th day of July 1947,
all Valley View, Pa.

Donald B. Berntson

DONALD B. BERNTSON, 2nd Lt., M.I.

In juni 1947 werden andere verdachten van de Rüsselsheim moorden berecht en de Judge Advocate zond foto's van de desbetreffende mannen naar Washington met het verzoek deze voor te leggen aan de over-

levenden Adams en Brown met de vraag of zij deze konden herkennen als personen die zich in de menigte hadden bevonden. Het zal niemand verwonderen dat na drie jaar het antwoord negatief was.

lestaties, met ook dezelfde muur die langs het station liep.

Zonder veel moeite konden we de plaats localiseren waar de stoffelijke resten begraven waren op het plaatselijke kerkhof. Wij moesten wel enige tact gebruiken toen we navraag deden naar de plek waar de vijf geëxecuteerde mannen lagen begraven. Toen we de goed verzorgden familiegraven vonden bleken de grafopchriften geen indicatie voor oningewijden te geven hoe zij hun aan hun einde waren gekomen in de door de Amerikanen overgenomen gevangenis in Bruchsal, een stad gelegen tussen Karlsruhe en Heidelberg. Niet wetend dat het nu een van de meest beveiligde gevangenissen is in de Bondsrepubliek, weerhield de afwijzing van ons schriftelijk verzoek er ons niet van dat wij ons brutaalweg aan de poort vervoegden om duidelijk te maken wat wij wilden. De binnenplaats, waar eens de galgen stonden, wordt nu streng bewaakt door veiligheidscamera's en bewapende bewakers en er lopen enigen kwaa-

daardig uitzienende honden rond. Eenmaal in de gevangenis werden we begroet door een alleraardigste vrouw die ons duidelijk maakten dat er geen foto's binnen het complex gemaakt mochten worden, maar dat er geen bezwaar bestond een foto te maken van de buitenkant en dat zij de bewakers daaromtrent zou inlichten.

Toen we Darmstadt bereikten, waar de Amerikanen nog duidelijk aanwezig zijn, bleek dat de zaal waar het proces had plaatsgevonden nog voor hetzelfde doel wordt gebruikt en door ene Herr Andel werden wij op vriendelijke wijze in de gelegenheid gesteld foto's te maken.

Een klein stukje naar het zuiden ligt Bensheim, de locatie van de eerste begraafplaats van de Amerikanen. Toen wij daar aankwamen bleek bij navraag echter dat de plek waar zich het tijdelijke Amerikaanse kerkhof had bevonden, reeds lang weer als landbouwgrond in gebruik was. Het Amerikaanse beleid terzake is dat gesneuvelde militairen niet permanent op vijandelijke bodem

begraven moeten liggen. Alle gesneuvelde Amerikaanse militairen werden daarom na de oorlog vanuit Duitsland overgebracht naar oorlogskerkhoven die door de American Battle Monuments Commission werden ingericht in Nederland, België, Luxemburg en Frankrijk. De grootste begraafplaats bevindt zich in St. Avold in het oostelijk deel van Lotharingen waar zich, op een gebied van 40 hectare, totaal 10.489 graven bevinden van gesneuvelden uit de Tweede Wereldoorlog die zeer goed worden onderhouden. Hier vonden wij de laatste rustplaats van Norman Rogers, de piloot, de navigator Haigus Tufenkjian en de marconist Thomas Williams. Doordat de Amerikaanse autoriteiten de naaste familieleden de keus gaven tussen bijzetting op een overzeese militaire begraafplaats dan wel repatriëring van het stoffelijke overschot naar de Verenigde Staten, werden de drie andere bemanningsleden, Elmore Austin, John Sekul en William Dumont in 1948 aan hun respectievelijke familieleden overgedragen.

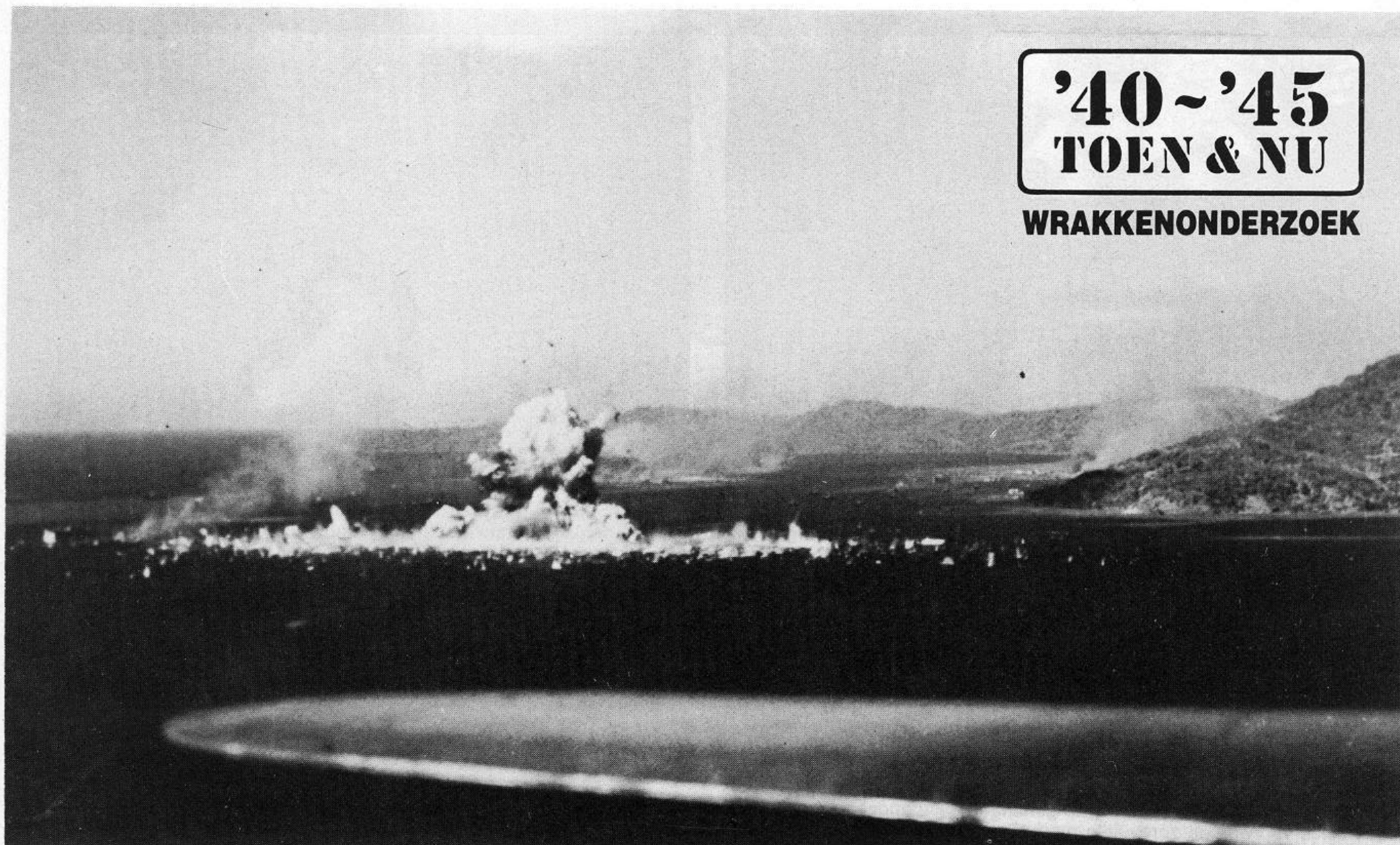


In januari 1980 ontmoetten Brown, Brininstool en Adams elkaar voor de laatste keer. De afbeelding is afkomstig uit het album van Mrs Rebecca Dietrich, een dochter van Bill Adams: 'Deze foto is genomen een jaar

nadat bij vader kanker was vastgesteld - hij overleed op 8 maart 1980. Mijn vader was een heel bijzondere man, hij sprak nooit kwaad van iemand, zelfs niet van degenen die hem hadden belaagd.

**'40~'45
TOEN & NU**

WRAKKENONDERZOEK



Diepzee-onderzoek bij het koraaleiland Truk

Het is bekend dat er in en rondom de wateren van het koraaleiland Truk, eens een belangrijke Japanse marinebasis, zo'n 45 Japanse schepen op de bodem van de zee liggen. De meeste daarvan werden tot zinken gebracht tijdens een luchtaanval in februari 1944 die werd uitgevoerd vanaf een Amerikaans vliegdekschip. Meer dan 30 wrakken liggen in de Truk Lagoon, waarvan Klaus Lindemann er twaalf ontdekte.

Na meer dan 40 jaar in de tropen in zout water te hebben gelegen, doen de wrakken denken aan het met doden bemande spookschip de 'Vliegende Hollander' dat, door een vervloeking van de duivel, onder zijn kapitein, Van Straaten (Engels: Van der Decken, Duits: Von Falkenberg) veroordeeld was ten eeuwige dage bij Kaap de Goede Hoop heen en weer te kruisen, zonder ooit een haven aan te doen. Schepen die het noodlot tot ondergang had gedoemd, schepen met masten en zalings en afhangende lijnen, met laadbomen boven de ruimen, met een brug, pijpen, dek rails, patrijspooten en ankers bij het kluisgat. Sommige bevinden zich in een ernstiger staat van ontbinding dan andere. Die wrakken hebben bijvoorbeeld afgebroken masten, of van de brug zijn delen ingezakt, mogelijk veroorzaakt door een om zich heen slaande brand, en dan zijn er nog andere wrakken die uit elkaar waren gereten door de explosies die ze naar de bodem van de zee hadden gestuurd.

Uitgezonderd een mislukte poging de onderzeeboot I-169 te bergen, die bij toeval was gezonken na een van de luchtaanvallen met bommenwerpers die opereerden vanaf vliegvelden op de eilanden, werd tijdens de oorlog geen moeite meer gedaan een der schepen te lichten. Na de oorlog volgde wel de berging en de overbrenging naar Japan van de walvisvaarder *Tonan Maru*. Sindsdien echter zijn de wrakken tot oorlogsmonumenten verklaard en, met uitzondering van wat kruidveldstallen en wat activiteiten van verzamelaars, zijn ze onberoerd gebleven. In 1984 besloot de Japanse regering te trachten de stoffelijke resten te bergen van zo'n 120 soldaten die met de *Aikoku Maru* naar de diepte waren gegaan en die door de auteur van dit artikel waren ontdekt.

De gebeurtenissen die leidden tot de ondergang van de schepen beschrijft de auteur in de loop van dit verhaal over diepzee-onderzoek, aller-

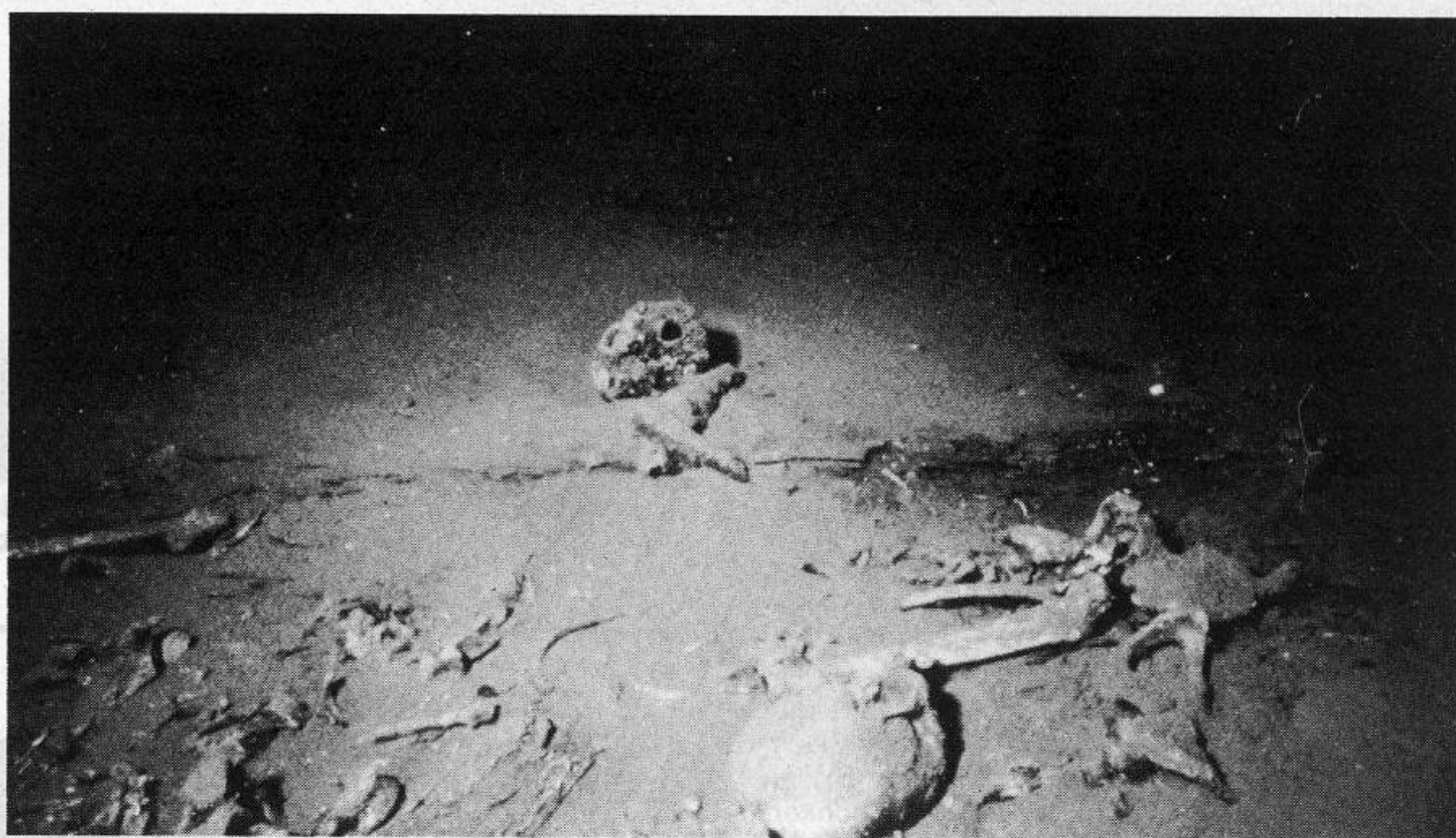
eerst echter neemt hij ons mee naar de *Aikoku Maru* op de bodem van de zee.

Verkenning van de *Aikoku Maru*

Hachelijk zittend op de rand van de kleine boot, zette ik mij af. Ik stak mijn rechterschoen voorwaarts in de lege ruimte en sloot mijn ogen toen ik begon te vallen. Toen de plons in het water voorbij was en ik weer naar de oppervlakte kwam, had ik het gevoel of ik naar boven ging in bruisende champagne.

door Klaus Lindemann

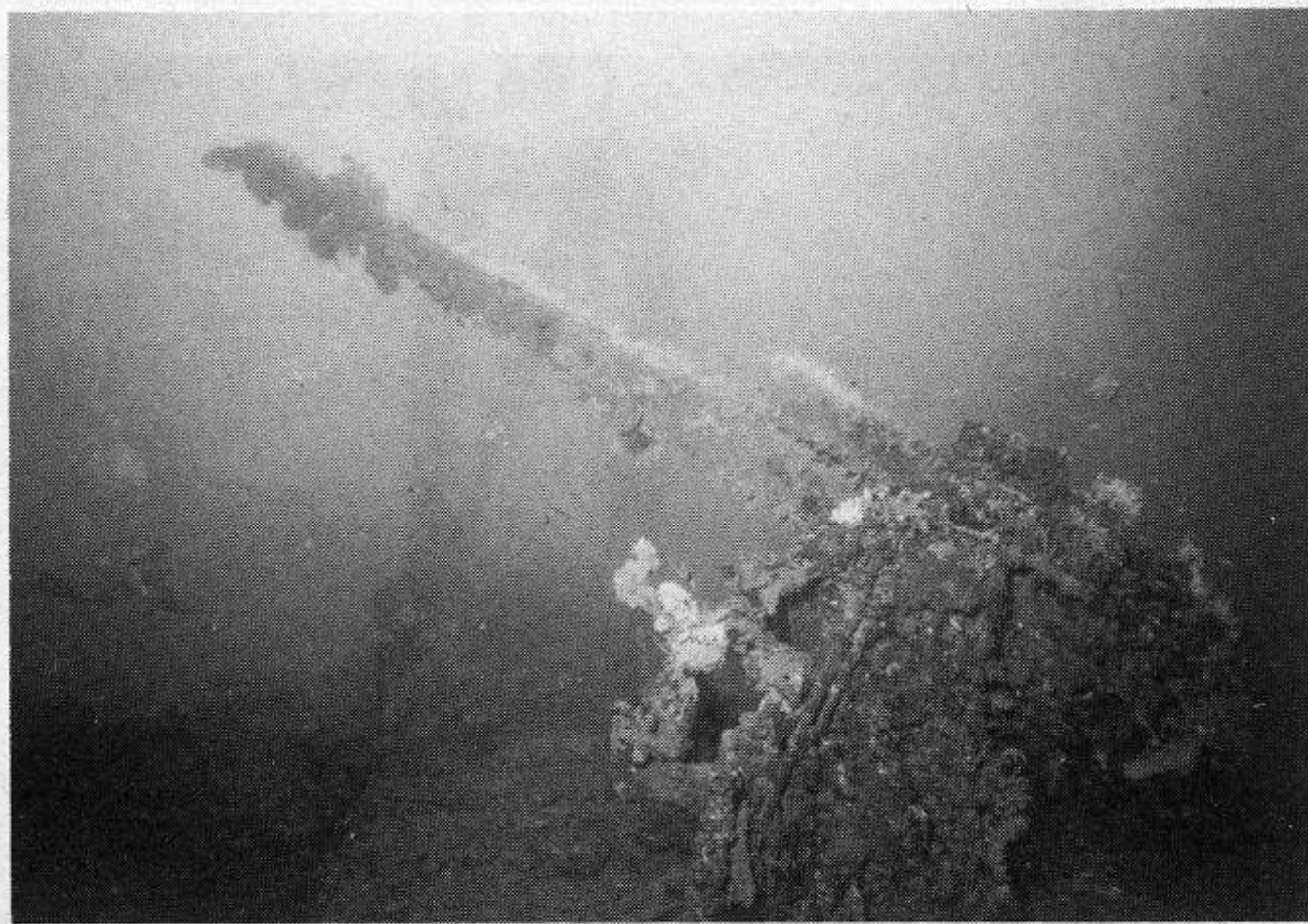
Dit was goed onderhouden routine die minstens twee keer per dag plaatsvond. Het was het ogenblik waarop ik bevrijd werd van de hete tropische zon boven de Truk Lagoon. De golven aan de oppervlakte brachten de zonnestralen als in een brandpunt bij elkaar. Heldere bundels licht drongen door tot grote diepte, bewogen snel in het rond en accentueerden daarmee de mysterieuze gevoelens die het blauwe diepzee water oproept. Zoeklichten bij een luchtaanval, daar leken ze op. Plotseling voelde ik een drukgolf en hoorde ik een



Geheel boven: De Japanse koopvaarder en raider *Aikoku Maru* barst uiteen na de ontploffing van een deel van de explosieve lading. Het schip werd tijdens de Operatie Hailstorm geraakt door een beschadigde TBM-3 Avenger torpedo van de USS *Yorktown*. De operatie, op 17 februari 1944, betrof een aanval vanaf Amerikaanse vliegdekschepen op de belangrijke Japanse marinebasis bij het eiland Truk in het midden van de Pacific. **Boven:** De grimmige gevolgen van deze explosie werden aan onze auteur Klaus Lindemann geopenbaard tijdens zijn benedendekse onderzoek van de *Aikoku Maru* - een van de ongeveer 45 Japanse schepen die nu liggen te vergaan op de zeebodem bij Truk. De ligging van 12 van deze schepen werd voor het eerst ontdekt door Klaus tijdens zijn diepzee exploraties. (National Archives)



Links: Een van de 12cm luchtafweerkanonnen op het bij Truk gelegen eiland Dublon, waar zich de belangrijkste Japanse wallenrichtingen bevonden. Het was een van deze vier kanonnen, misschien wel deze, die de Avenger van luitenant Briggs afschoot waardoor deze terechtkwam op de brug van de *Aikoku Maru*. **Rechts:** Deze kanons die nog steeds



op het schip staan wijzen nog immer in de richting vanwaaruit de Amerikaanse aanval kwam - het zuid-westen. Uitzicht op de boeg, met daarachter de mast van het achterschip flauw zichtbaar. De positie en de elevatie van het kanon lijken de theorie te ondersteunen dat alle kanons vuurden op het moment dat het schip zonk.

diep geluid. Mijn duikersgezel had haar sprong in het water gemaakt, en gefascineerd als altijd keek ik naar de bellen die snel naar de oppervlakte rezen, waarna ik mijn vrouw Mary ontwaarde die haar duik nog even voortzette en zich toen aan het wateroppervlak bij mij voegde.

Wij inspecteerden opnieuw onze uitrusting. Daarna maakte ik de camera en de stroboscooplamp los van de lijn die ik overboord had gehangen, keek beide voorwerpen zorgvuldig na, nam een proeffoto om er zeker van te zijn dat alles in orde was en ging vervolgens naar mijn mededuikers bij de ankerlijn. Onze vriend de eilandbewoner had zich ook bij ons gevoegd, en wij waren nu gereed.

De ankerlijn ging bijna loodrecht het water in en verdween op zo'n 18 meter uit het zicht. Welnu, dacht ik, dat is slechts een derde van onze af te leggen afstand in de diepte. Het was een lange weg naar het wrak.

Wij doken naar de *Aikoku Maru*, en die morgen hadden wij nauwkeurig het duikplan bestudeerd. Ik had het voornemen diep door te dringen in ruim 4, het eerste op het achterdek van het wrak. Kort geleden was ik, gedreven door nieuwsgierigheid, in deze verboden 'spelonk' gedoken, zigzagde wat om de zich op twee niveau's bevindende dekluibalken en vond, onder het shelterdek van dit eens zo trotse passagiers en vrachtschip, achter het tweede niveau een open deur. De eerste twee tussendekken waren omsloten, klaarblijkelijk ontworpen voor derde klas of dekpassagiers. Toen ik met mijn onderwaterlamp door de open deur had geschoven kon ik mijn ogen niet geloven bij het zien van twee skeletten bij de ingang. Ik durfde niet naar binnen te gaan (mijn maat was niet achter mij aan gekomen toen ik spontaan in het ruim dook - het was dan ook allesbehalve uitnodigend), en had dan ook slechts gegluurd door de deuropening in het waterdichte schot. De straal van mijn onderwaterlamp was niet sterk genoeg om erg ver door te dringen in het totale duister van de ruimte met de skeletten, maar het leek erop alsof er zich aan de rand van de stralenbundel nog meer menselijke resten bevonden. Bij de duik die ik vandaag ondernam wilde ik naar binnen gaan, de zaak uitgebreid bekijken en onderweg na elke meter foto's nemen om deze 'staatsiezel' goed in kaart te brengen. Ook wilde ik de schade aan het schip vaststellen.

De ankerlijn verdween in de duisternis. Ik dook rechtstandig benedenwaarts waardoor ik binnen het bereik van de half-duims kabel in de diepte kon afdalen. Ik trappelde met mijn voeten om mijn snelheid te vermeerderen. Er waren geen zonnestralen meer te zien, en het werd donkerder en donkerder. De uitgeblazen adem steeg via mijn regulator in bellen naar de oppervlakte van het water.

Het leek een eeuwigheid te duren. Trappelen en jezelf vooruit stuwten en het ademhalingsritme controleren. Uitgeademde lucht was onherroepelijk verloren: teveel ingeademde lucht tijdens de duik naar beneden kon nooit meer worden goedgemaakt. Bij dergelijke diepe afdalingen onder water telde elke ademtocht. Wij wisten dat indien meer dan de normale hoeveelheid zuurstof beno-

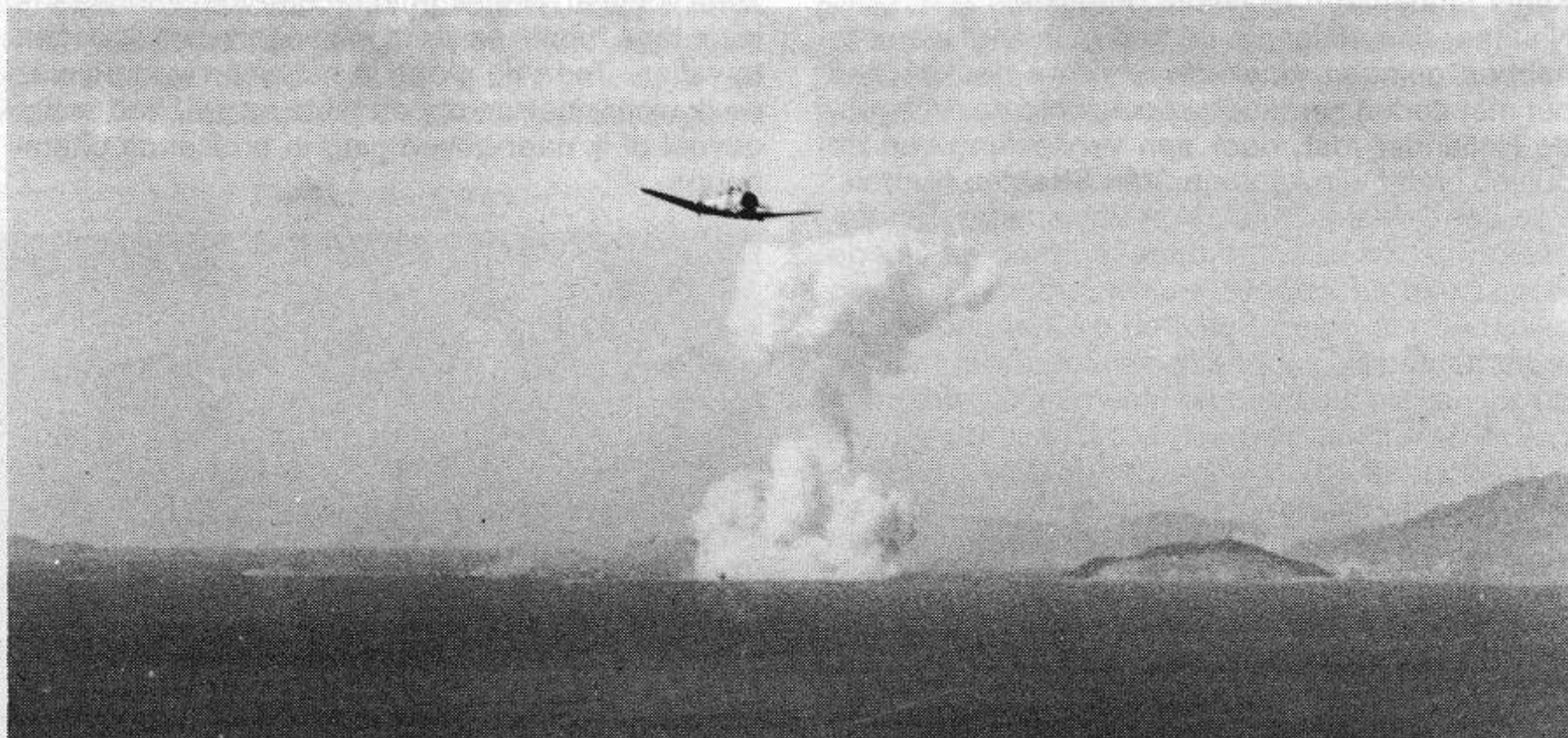
digd was, dit ten koste ging van de kostbare twintig minuten die we van plan waren op de bodem door te brengen. Bij de bodemtijd was die van de afdaling inbegrepen, en daarom stuwden we onszelf vooruit. Twintig minuten om een oceaanoester te onderzoeken met een hoofd beneveld door stikstofverdooving ... is een nogal ambitieuze onderneming.

Langzaam kwam er een diffuus grijs voorwerp te voorschijn dat de omtrek van de pijp bleek te zijn. Mijn gedachten waren zo gericht op het werk dat mij te doen stond, dat ik zelfs de ongeëvenaarde deskundigheid vergat waarmee onze plaatselijke, als gids optredende duiker, het wrak in de open lagune had getraceerd. Daardoor plaatste ik in gedachten het anker precies midscheeps, waardoor ik de twee uitlaten van de pijp rakelings miste. Het anker bevond zich aan bakboord van de pijp, ik daalde steeds verder af, liet de lijn los, en dook nu rechtstandig naar beneden.

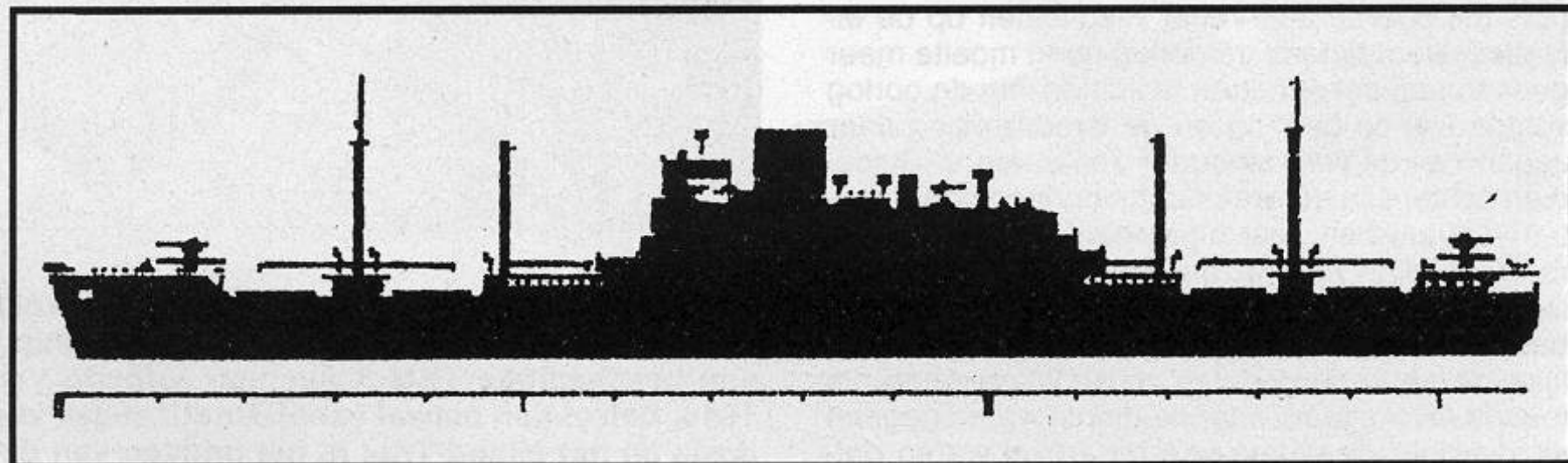
Aan stuurboordzijde van de grote verroeste pijp kon ik de gelaste kentekens van de eigenaren zien. Ik bleef hier niet lang, maar maakte een bocht naar rechts voordat ik afdaalde naar het bovendek.

Vlak voor de pijp was eenvoudig niets meer van het schip over. Vanaf het boven- of opperdeek dook het wrak rechtstreeks naar de zeebodem op ongeveer 70 meter diepte. Het bruggedeelte was volledig verdwenen, evenals alles wat zich daarvoor had bevonden. Het leek alsof iemand het voorste deel van het schip had afgebroken, en daarna de dekken op de bovenbouw van het schip - het hoofddek, het shelterdek, het passagiersdek, het slopendek en het bovendek - met een hamer had bewerkt en ze alle naar boven had omgebogen.

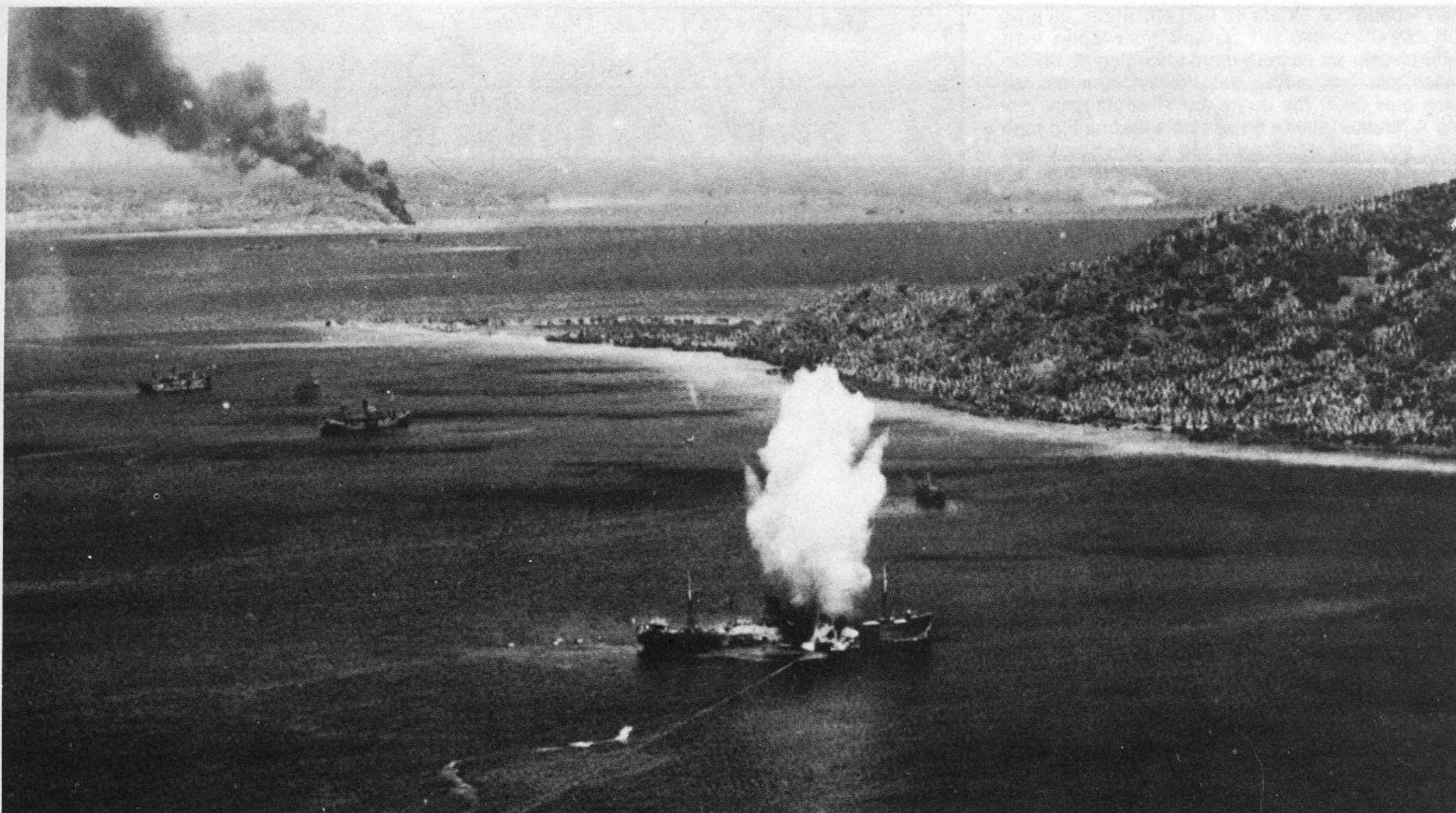
De dag des oordeels voor het schip was 17 februari 1944 geweest, toen de Amerikanen vanaf vliegdekschepen een luchtaanval uitvoerden op het koraaleiland - de Operatie Hailstorm. Een Avenger torpedobommenwerper van het vliegdekschip *Yorktown* had vanuit het zuidwesten een aanval gedaan op de ankerplaats van de Japanse Vierde Vloot, toen het toestel werd geraakt door een van de vier 12cm luchtdoelbatterijen die stonden opgesteld op Dublon het Japanse hoofdeiland in de Truk-archipel. De piloot, luitenant Briggs, werd daarbij dodelijk gewond en verloor de beheersing over het vliegtuig dat neerstortte



De rookkolom veroorzaakt door de explosie, die het hart uit de *Aikoku Maru* scheurde, stijgt nog steeds op terwijl de aanval verder gaat. Dublon ligt op de achtergrond. (National Archives)



De *Aikoku Maru* was het derde van drie vracht-passagierschepen van 10.000 ton, gebouwd voor de Japanse scheepvaartmaatschappij Osaka Merchant Marine. Toen het schip zijn voltooiing naderde werd het overgenomen door de Keizerlijke Japanse Marine en geconverteerd tot een koopvaardij raider.



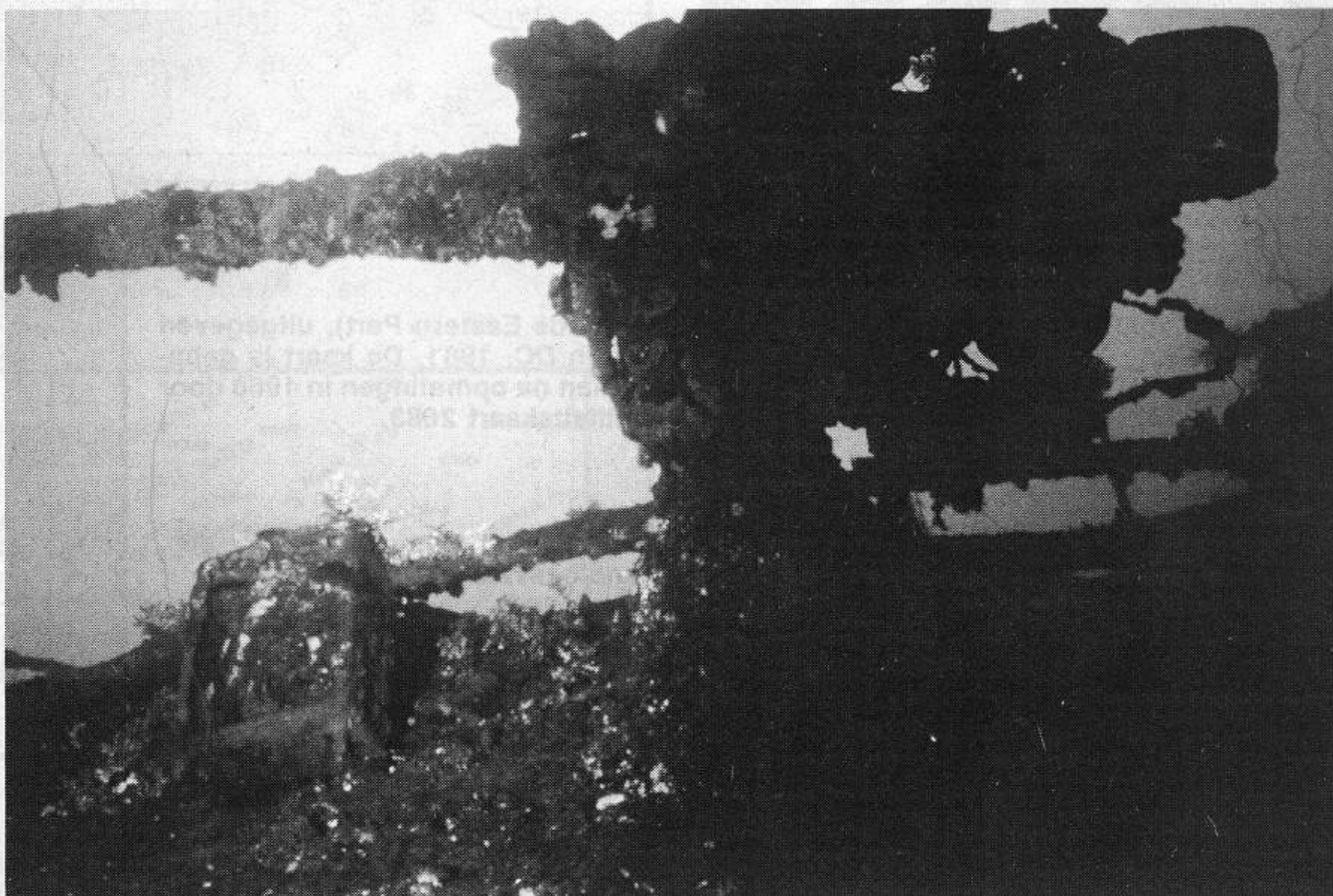
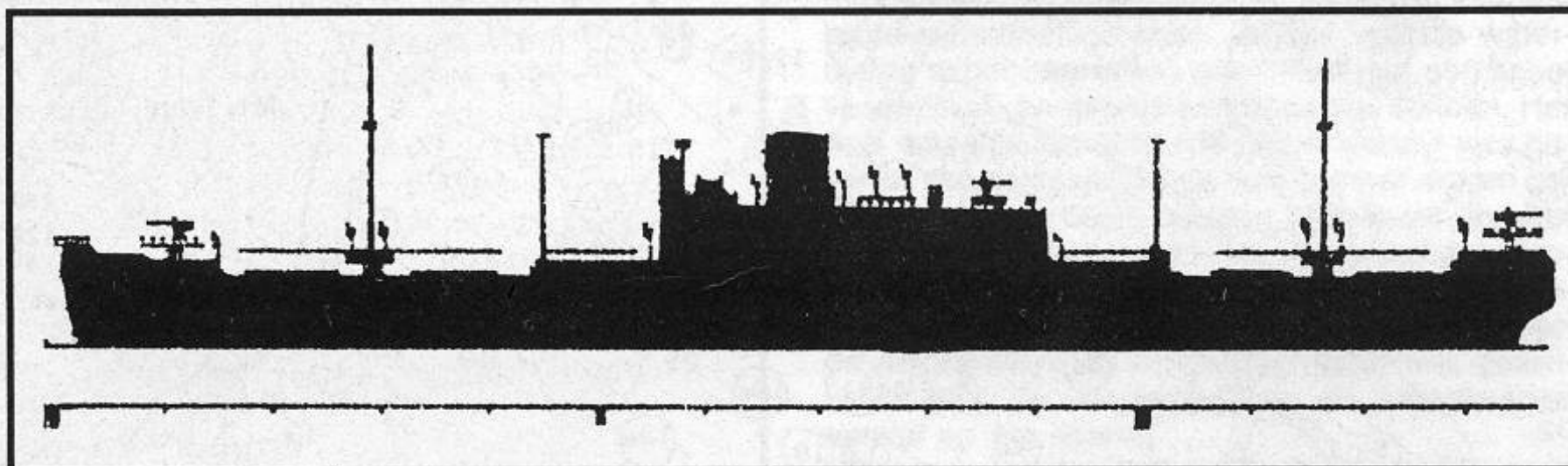
Boven: Het 7.621 ton metende schip de *Amagisan Maru* wordt geraakt door een torpedo waarbij een rookkolom werd ontwikkeld van 45 meter hoog - de baan van de torpedo is zichtbaar door de diagonale streep in de richting van de explosie. (National Archives)

op de brug van de *Aikoku Maru*. Het toestel barstte vervolgens uiteen in een vuurbal waarna het tenslotte terechtkwam in ruim 3. Dit was nagenoeg leeg, en de bommen, torpedo's en artillerie granaten die het schip had vervoerd waren overgebracht naar de *Nippo Maru* en de *Akitsushima* die op dezelfde ankerplaats lagen. Op de bodem van het ruim waren alleen wat anti-invasie mijnen blijven liggen, waarop de brandende resten van het vliegtuig terechtkwamen. Het gevolg was een reusachtige vuurzuil veroorzaakt door de ontplofende mijnen.

Dat had het einde moeten zijn van de *Aikoku Maru*, maar de verwoestingen waren nog niet afgelopen. Door de krachtige schokgolf als gevolg van de explosie werd het waterdichte schot van het voorwaartse ruim opengereten, waarna duizenden artillerie granaten, dynamiet, bommen en andere hoogexplosieve munitie die op de tussendecken lagen opgestapeld, eveneens de lucht in vlogen. De kracht van deze explosie had het voorschip, met inbegrip van de brug, vernietigd, en de dekken verderop ontzet. Het kanon op de voorplecht, een stuk luchtdoelgeschut van 14cm, alsmede wat kleinere mitrailleurs, werden hoog de lucht in geworpen. Een deel van het luik van het voorste ruim was eveneens de lucht in geslingerd en kwam, zoals ik veertig jaar later ontdekte, zo'n 800 meter noordelijk van het schip terecht. Een landingsschip gebouwd door Daihatsu, dat aan de achtersteven was vastgemaakt verdween volledig. Aan boord van een ander landingsschip, dat door de ontploffing werd verrast toen het een peloton van een elite-regiment aan wal wilde zetten, kwamen alle opvarenden om behalve twee bemanningsleden die op de brug dienst deden. Door de flits en de schokgolf konden hun ogen nog maar weinig meer zien, en de twee hadden de grootste moeite het vaartuig aan wal te brengen en op het strand te zetten.

Meer dan 1,5km verderop werd mijn diepzee-gids, toen een jongen van 17 jaar, door de schokgolf tegen een boom geworpen, wat hem naar adem deed snakken. Het overkwam hem toen hij op Dublon uit de familie-schuilkelder was geslopen om te zien wat er aan de hand was. Staande op de helling van de berg had hij met ontzetting gezien hoe het prachtige schip de Amerikaanse vliegtuigen had verjaagd met z'n zware luchtdoelkanonnen voor en achter, en met z'n mitrailleurs op het sloependek. Daarna was ze in vuur, rook en onheilspellend gedonder uit elkaar gebarsten. Aan boord van het schip bevond zich een vriend van hem.

Ik keek gefascineerd naar de omhoog krullende dekken, draaide om en zwom aan bakboordzijde langs de pijp en daarna langs de twee luchtdoelkanonnen van 3.7cm meer naar achteren. Een van de lopen was vooruit gericht; de andere was

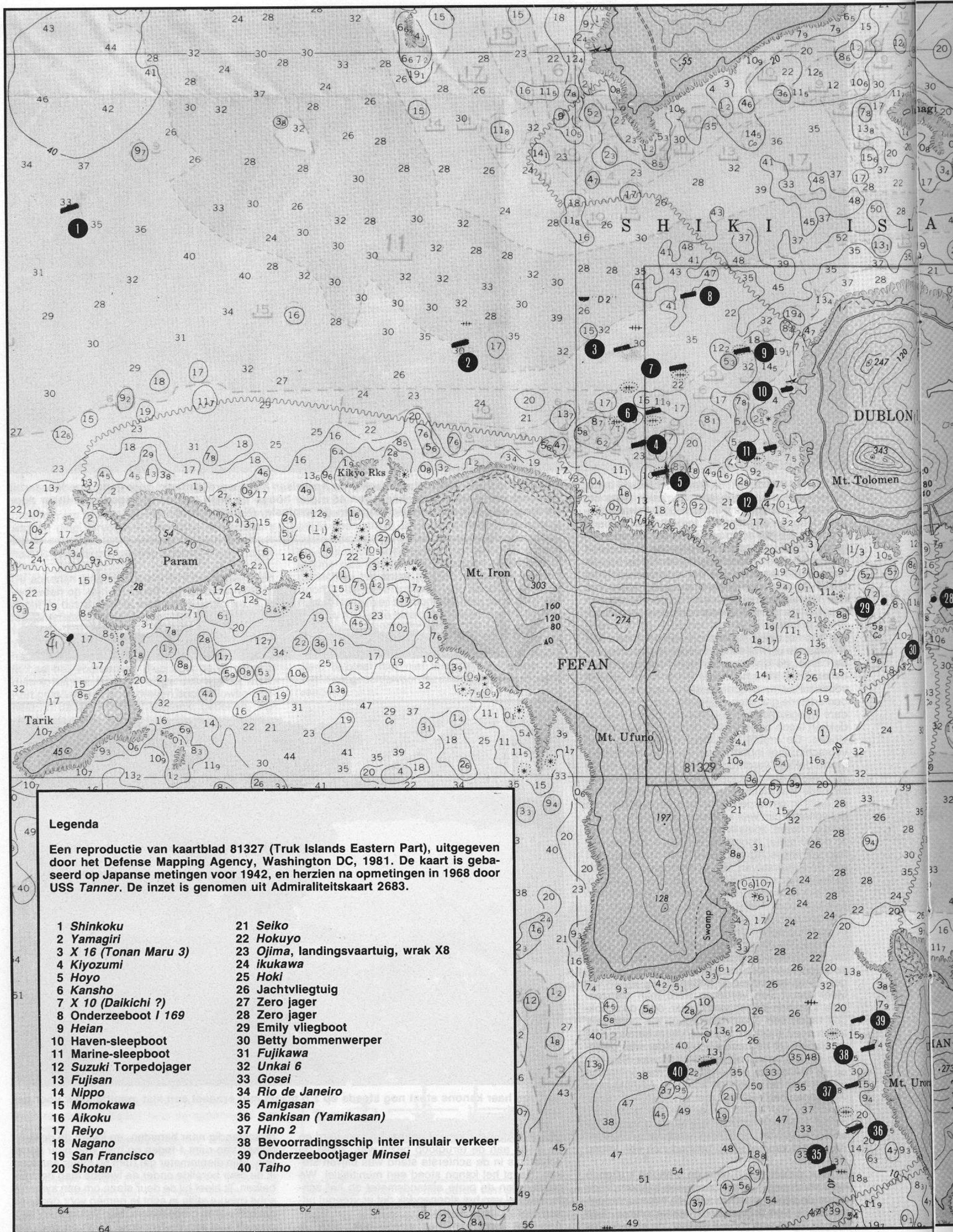


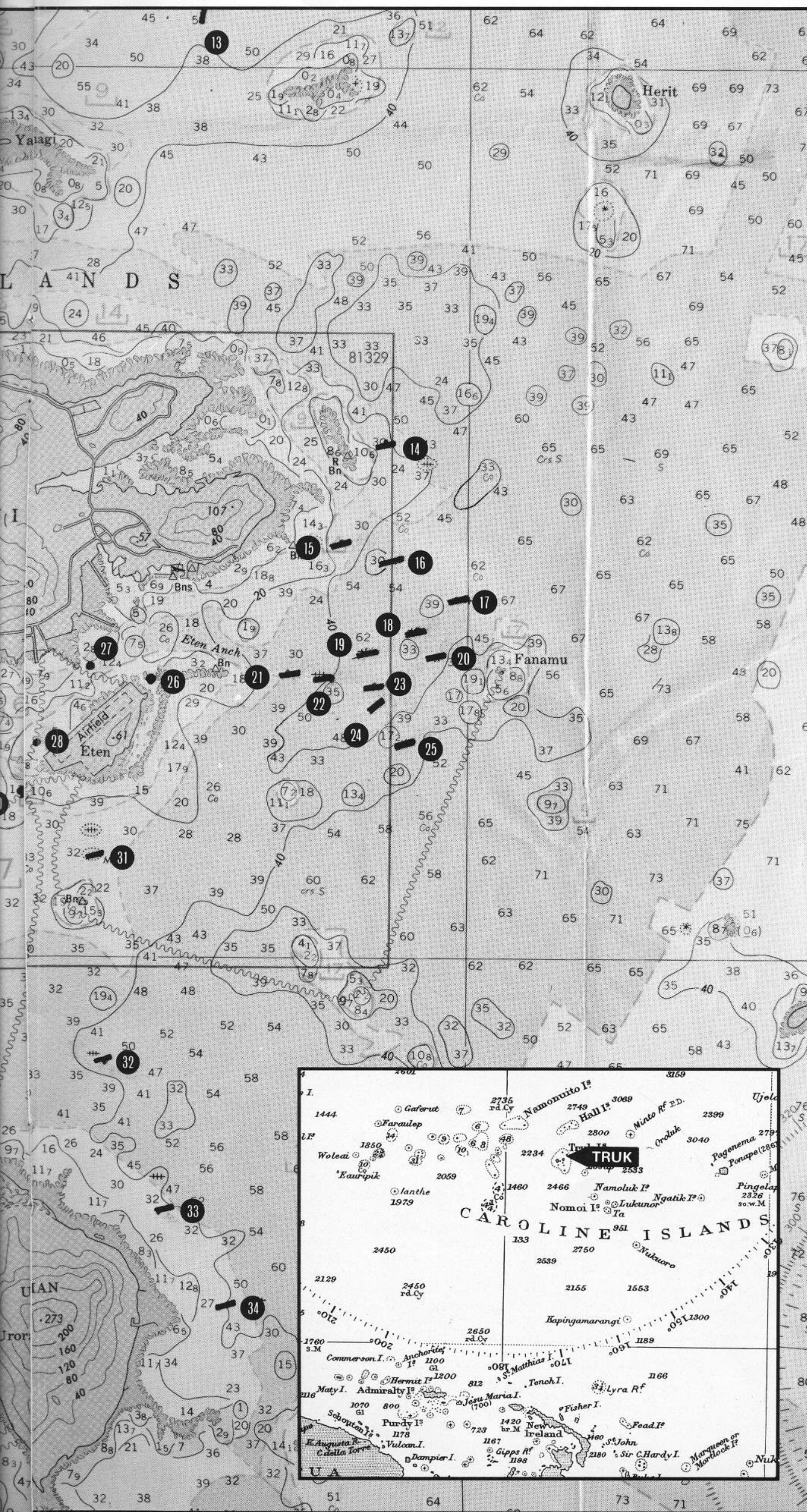
Een van haar kanons staat nog steeds op z'n plaats met ernaast een kist munitie klaar voor gebruik.

getroffen op het moment dat het had gevuerd en de slede aan de terugloop bezig was, zodat de schietbuis in de achterste stand was blijven steken. Naast het kanon stond een munitiekist. We passeerden de grote afstandsmeter op het achterste deel van het sloependek dat er vreemd uitzag met z'n lege davits.

Aan het eind van het sloependek dook ik

rechtstandig naar beneden, en kwam de dekluibalken van ruim 4 tegen op mijn weg naar beneden. Mijn dieptemeter gaf ruim 50 meter aan toen ik de deur bereikte onder de tweede laag dekluibalken. Ik bleef bij de deur staan om een symbolische minuut stilte in acht te nemen voor degenen die hier waren omgekomen. Mijn vrouw Mary stelde zich juist aan de binnenkant van de deuropen-





ning op, en richtte met de sterke lichtbundel van haar onderwaterlamp op het binnenste van de ruimte. Ik gebruikte geen touwen als gidslijn omdat die maar last zouden geven. In plaats daarvan verzekerde ik mij ervan dat ik op weg was naar het andere eind van de ruimte, waarbij ik ervoor zorgde dat ik het waterdichte schot de hele tijd links van mij hield.

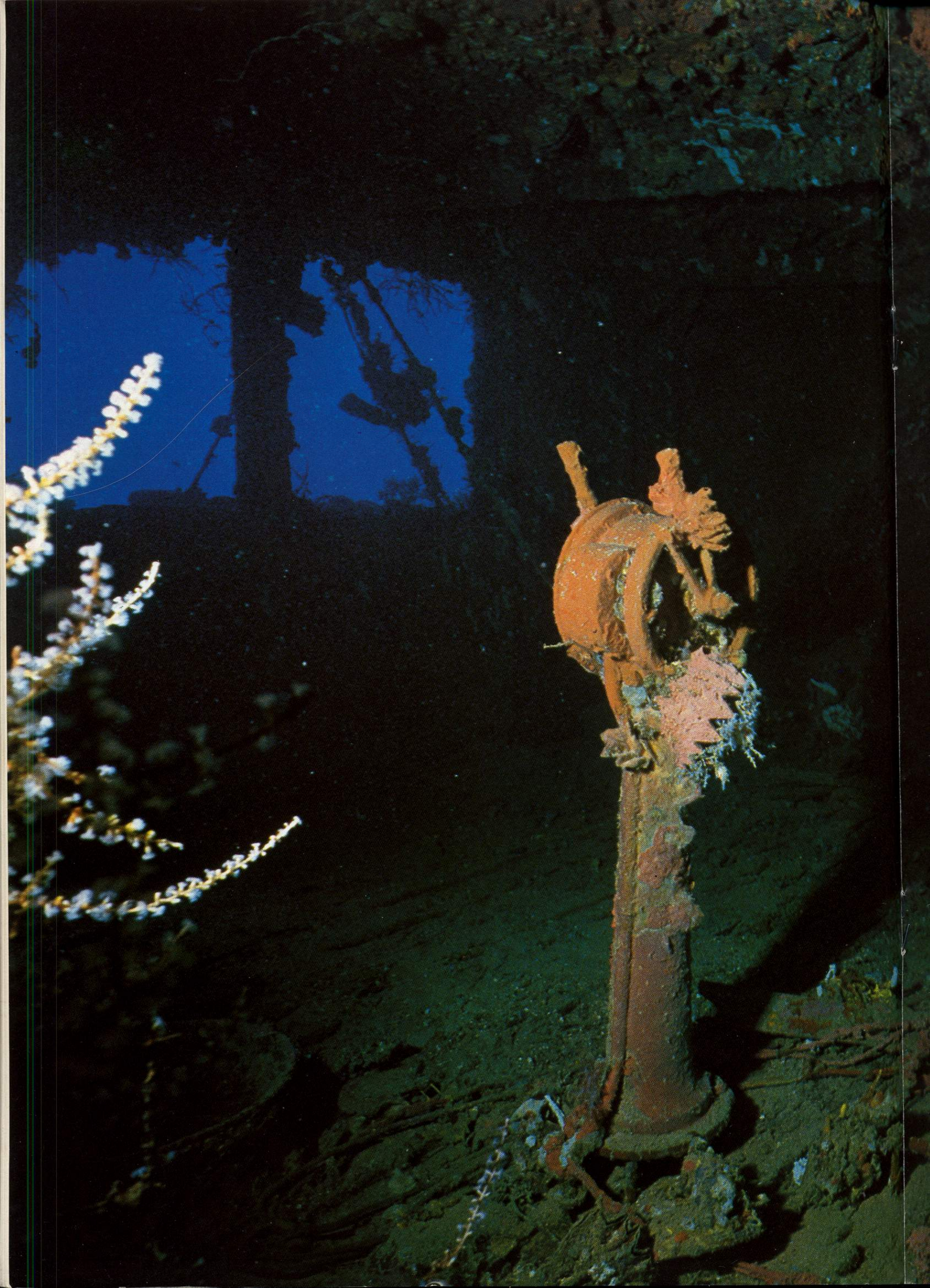
Ik had de opwaartse druk goed onder controle en bewoog nu behoedzaam vooruit, hangende tussen twee dekken. Er heerste totale duisternis die slechts werd verbroken door de onderwaterlamp. De vloer was bedekt met een hele dikke laag afkomstig van verrotte voorwerpen. De laag bezinksel was zeer fijn, had een bruine kleur, en borrelde op bij de minste aanraking. Elke onvoorzichtige beweging met zwemvliezen of handen leidde onmiddellijk een bruine golf waar het licht niet doorheen kon schijnen. Zoiets moesten we dan ook zien te vermijden. Orientatie zou dan alleen nog op de tast mogelijk zijn. Zeer behoedzaam bewoog ik mij voorwaarts, en elke halve meter nam ik een foto.

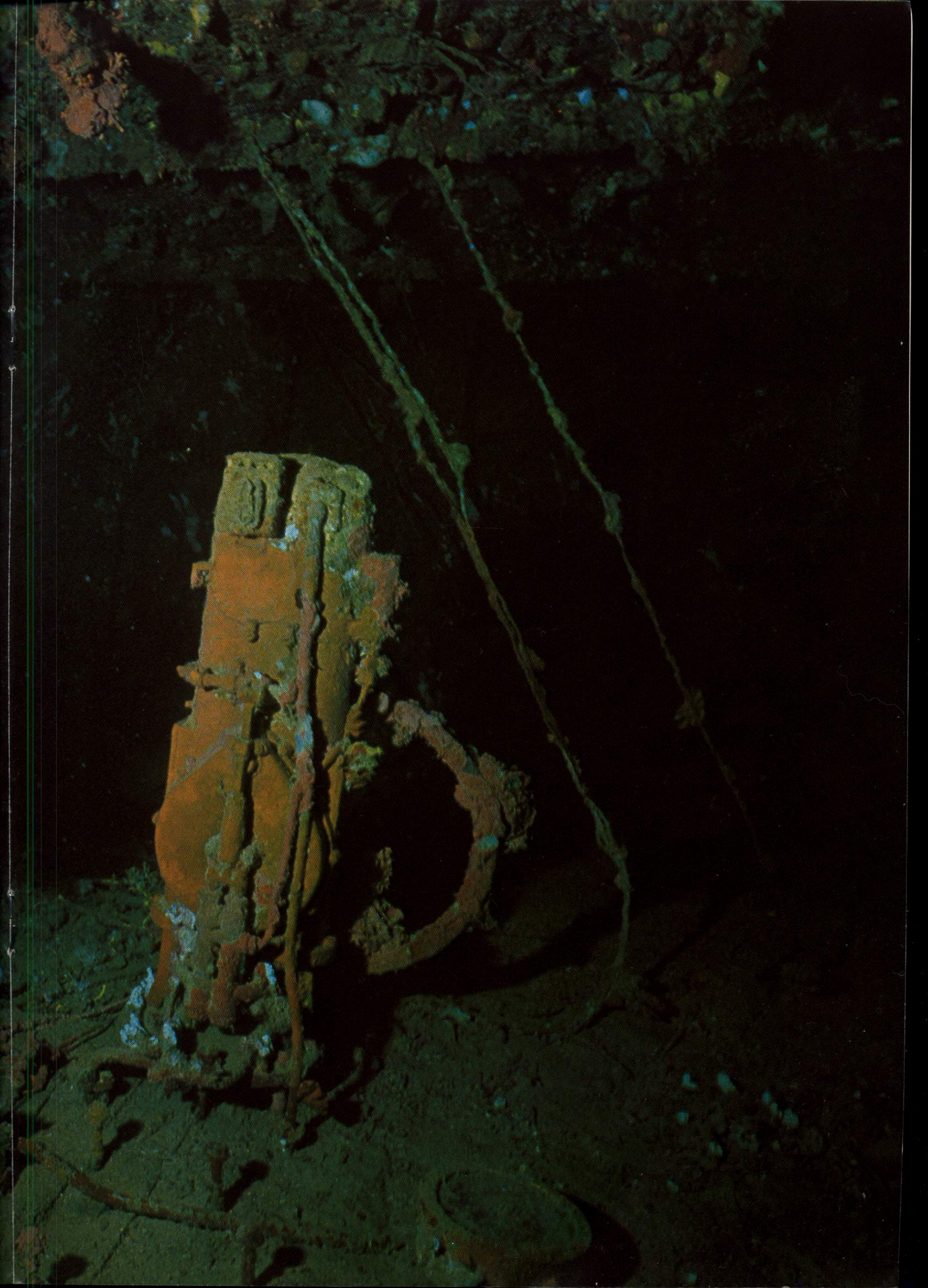
De flits van de camera maakte de omtrekken van de ruimte zichtbaar, waarna wij weer op onze onderwaterlamp waren aangewezen. In het halfduister zag ik aan het andere eind van de romp de contouren van een rij stapelbedden. Het bleek dat er twee rijen in het midden van de ruimte stonden, en nog een wat meer aan de binnenkant van het waterdichte schot. Het bruine bezinksel bedekte stapels van gelijke hoogte en op gelijke afstand van elkaar, die werden gevormd door de bijna zwarte resten van uniform gevouwen dekens. Verspreid over de ruimte lagen hier en daar wat beenderen en wat andere voorwerpen, zoals helmen en veldflessen.

Niet voordat ik het voorste waterdichte schot had bereikt zag ik de hoop beenderen. Zij lagen hoog opgestapeld, bijna tot de zoldering en strekten zich uit over de hele breedte van de ruimte. In het midden van de stapel stonden de resten van een grote rechthoekige tafel. Bij het voorste waterdichte schot zag ik een gootsteen met een scheve legplank, en daarop een eenzame schoen. Het was duidelijk dat deze ruimte het verblijf was geweest van soldaten die op hun 'tampat' waren gebleven en hun beurt hadden afgewacht om aan land te worden gezet door de twee Daihatsu landingsvaartuigen. Het grootste deel van de troepen was reeds naar de wal vervoerd aangezien de *Aikoku Maru* de vorige dag reeds was gearriveerd - op de vooravond van de Amerikaanse aanval op het eiland.

Uitgaande van het feit dat Rusland niet in oorlog was met Japan, waren troepen uit Mantsjoerije en Korea gehaald die via Japan als versterking werden gezonden naar de Marianen en andere Japanse mandaateilanden in het centrale deel van de Stille Oceaan. De *Aikoku Maru* maakte deel uit van een convooi waartoe ook het nog grotere en mooiere voormalige passagierschip, de *Yasukuni Maru*, behoorde. Bescherming kreeg het convooi van een aantal escorteschepen. De oorspronkelijke bestemming, het eiland Wake, moest voorbij worden gevaren in verband met een Amerikaanse luchtaanval. Bij het naderen van Truk werd de met vitale voorraden en meer dan duizend man troepen volgelaste *Yasukuni Maru*, letterlijk op de drempel van haar bestemming getorpedeerd. De *Aikoku Maru* was met hoge snelheid zigzag varende naar Ponape gegaan, had daar wat troepen en uitrusting aan land gezet, en was toen snel doorgestoomd naar Truk. De *Aikoku Maru* was op 25 april 1940 te water gelaten en was de derde van drie fraaie zusterschepen, gebouwd voor de Osaka Shosen Kaisha - de OSK-lijn. De twee eerder gebouwde schepen waren de *Gokoku Maru* en de *Hokoku Maru*. Het waren snelle vrachtschepen met passagiersaccommodatie en maten iets meer dan 10.000 BRT. Hun grootste lengte was 135 en de breedte 18 meter. Zij waren zeer stabiel en werden voortbewogen door Mitsubishi/B&W dieselmotoren van bijna 16.000pk. Deze dubbelschroef schepen konden een snelheid ontwikkelen van 21 knopen. Het ontwerp omvatte versterkte dekken om zware kanonnen te kunnen plaatsen op de shelterdekken, torpedobuizen op te stellen en watervliegtuigen aan boord te nemen. De twee zusterschepen van de *Aikoku Maru* hadden elk een reis achter de rug op de Japan-Afrika route, toen de eigenaren verplicht werden ze in te zetten op de vaart tussen Japan en Mantsjoerije.

Kort voordat het schip zijn voltooiing naderde, moest de *Aikoku Maru* worden overgedragen aan







de Japanse Keizerlijke Marine en werd zij met met de *Hokoku Maru* omgebouwd tot een kaperschip. Beide opereerden in het zuidelijk deel van de Pacific en brachten daar twee schepen tot zinken, de *St Vincent* en de *Malama*. Na terugkeer in Japan, via Truk, werden ze uit dienst genomen als hulpkruiser en uitgerust als onderzeebootmoederschip. Ze behielden daarbij wel het merendeel van hun bewapening om te kunnen optreden als kaperschip. Een scheepswerf in Kobe plaatste op elk van de schepen twee luchtdoelkanonnen van 14cm, een op het voor- en een op de achterschip. De oude watervliegtuigen werden voorts vervangen door moderne Rufes. Hun optreden in de Indische Oceaan, waar zij opereerden, was weinig spectaculair. Enkele vrachtschepen voor de oostkust van Afrika vielen aan hun onderzeeërs ten prooi, en later ook in de Golf van Bengalen. Om het opereren in de Indische Oceaan te vergemakkelijken kregen ze eerst Selatar, in het noorden van Singapore-eiland, als basis toegewezen, en later Pinang op het Maleise schiereiland. De *Aikoku Maru* en de *Hokoku Maru* wisten twee schepen op te brengen, het M.S. *Hauraki* en de Nederlandse tanker *Genota*.

Door een vreemde speling van het lot, kwam de *Hauraki*, omgedoopt in *Hoki Maru*, op dezelfde manier aan haar eind als de *Aikoku Maru*, die haar had opgebracht. Tijdens de aanval op Truk lag de voormalige *Hauraki* niet meer dan een mijl ten zuiden van de *Aikoku Maru* voor anker. Ook haar voorschip werd uiteengereten bij een explosie. De *Hauraki*, door Wm. Denny & Bros te Dumbarton in Schotland gebouwd voor de Union Steamship Company of New Zealand, was het eerste vaartuig dat van den beginne ontworpen en ook uitgevoerd was als een door dieselmotoren voortgestuwd schip. Het ontwerp liep vooruit op de later zo beroemd geworden 'Denny-uitertijk'. Vermeldenswaard is nog dat de *Genota* door dezelfde, vanaf Amerikaanse vliegdekschepen opereerden toestellen, enkele weken later bij Palau tot zinken werd gebracht.

Begrijpelijk dat de *Aikoku Maru* ons bleef fascineren. We doken omzichtig naar haar, met respect en met grote verwachtingen. Om haar te bereiken moesten we diep duiken en, eigenaardig genoeg, hadden we twintig minuten bodemtijd bij zowel een vier als een vijftien minuten durende decompressie stop. Dit werd allemaal bereikt met een enkele tank met lucht.

Onderin het schip had ik het grote verblijf in kaart gebracht, en nu wrong ik mij tussen de dek zoldering en de stapel beenderen, waarbij ik grote voorzichtigheid in acht nam ze niet aan te raken en goed in de gaten hield dat het binnenste waterdichte schot rechts van mij bleef. Binnenboords bewoog ik mij dwars door het schip. Mijn lamp scheen voor mij uit, en alles wat ik zag waren verbogen, opengereten en ineengestorte waterdichte schotten. De grote trap die naar het hoofddek liep was geheel vernield en alle schotten waren, door de kracht van de explosie naar mij en naar het achterschip toe gebogen.

Het waterdichte schot week naar mijn rechterzijde en ik volgde het door een rechte hoek te draaien. Nu zwom ik aan stuurboord naar het achterschip en zag hetzelfde als aan bakboord: rijen stapelbedden. Toen ik weer naar rechts ging wist ik dat ik de derde van vier hoeken was omgeslagen. Ik keek achter mij en voelde mij tevreden toen ik zag dat ik het bezinskel vrijwel onberoerd

De gruwelijke inhoud van ruim 4 onthuld. Merk op hoe de kracht van de explosie het schot buitenwaarts heeft omgebogen. Het rechtstreeks gevolg van Klaus Lindemann's ontdekking was, dat de Japanse regering in 1984 van de *Aikoku Maru* de resten heeft laten bergen van 120 militairen.

had gelaten. De licht bruinige mist werd veroorzaakt door de luchtbellen die ontsnapten bij het uitademen. Terwijl zij opstegen naar de zoldering van het dek, richting stuurboord, leek het wrak enigszins slagzij te maken: luchtbellen veroorzaakten dat resten verf en roest verder afbladderden. De tijd en de hoeveelheid lucht die ik nog in voorraad had, waren op zich voldoende geweest om op mijn schreden terug te keren en dezelfde weg te nemen als ik was gekomen. De diepte stemde overeen met de opzet, evenals de berekende hoeveelheid lucht die over was, zodat ik mij dus ruimschoots binnen het tijdsbestek bevond. Alles was onder controle, maar ik wist dat mijn hoofd traag werkte door de diepte en de stikstof en mijn reacties konden onvoorspelbaar worden. Het was daarom het beste zich te houden aan het oorspronkelijke uit mijn hoofd geleerde duikplan.

Precies tegenover mij, rondom de overblijfselen van een tafel, lagen weer grote hoeveelheden skeletbeenderen. Van boven kwam een zwak licht, en mijn lamp bescheen een in elkaar gestort trappenhuis. Tijdens een onderwateronderzoek dat ik later uitvoerde, zwom ik daar naar boven en kwam ik opnieuw in een passagiershut die toegang gaf tot het halfdek van ruim 5. De stalen deur was weggeblazen en halverwege de lengte van het ruim terechtgekomen. Ook daar bevonden zich menselijke resten, zoals ik later aan de hand van de foto's kon vaststellen.

Ik zwom de laatste hoek om en kwam achter de deur die ik van de andere kant was binnengegaan. We stegen naar boven en passeerden de dekluibalken en de bovenbouw van het schip die wij later zouden onderzoeken, merkten dat onze locale gids het anker had losgemaakt en zwommen naar boven langs de ankerlijn, naar onze eerste decompressie-stop. Ik deed de stroboscooplamp uit, borg de camera goed op en hing daarna alles aan de lijn, waarna deze prompt werd binnengehaald.

Er zat niet veel reserve meer in mijn luchttank, maar geen van ons hoefde bij het beëindigen van deze diepzeeduik gebruik te maken van de reserve tanks die op drie en zes meter aan een lijn recht naar beneden hingen. Het was een geslaagde duik geweest.

De Operatie Hailstorm

Sinds de zeeslag bij Midway in juni 1942, waren de Japanners in de verdediging gedrongen en was het getij in de Pacificoorlog definitief ten gunste van de Amerikanen gekeerd. Begin 1944 werden in het commandogebied van generaal Douglas MacArthur, de Southwest Pacific Area (SWPA), de zeestrijdkrachten gereed gehouden om het Japanse bastion Rabaul op New Britain in de Bismarck Archipel voor goed te neutraliseren. MacArthur's legermacht stond klaar om binnenkort op de noordkust van Nieuw Guinea te landen. In het andere commandogebied, de Central Pacific Area (CPA), waar sinds november 1943 de stoot westwaarts was begonnen, en in welk gebied admiraal Chester W. Nimitz het bevel voerde, hadden diens strijdkrachten Tarawa en

Makin veroverd, atols die deel uitmaakten van de Gilbert Eilanden (zie *Toen en Nu* 15).

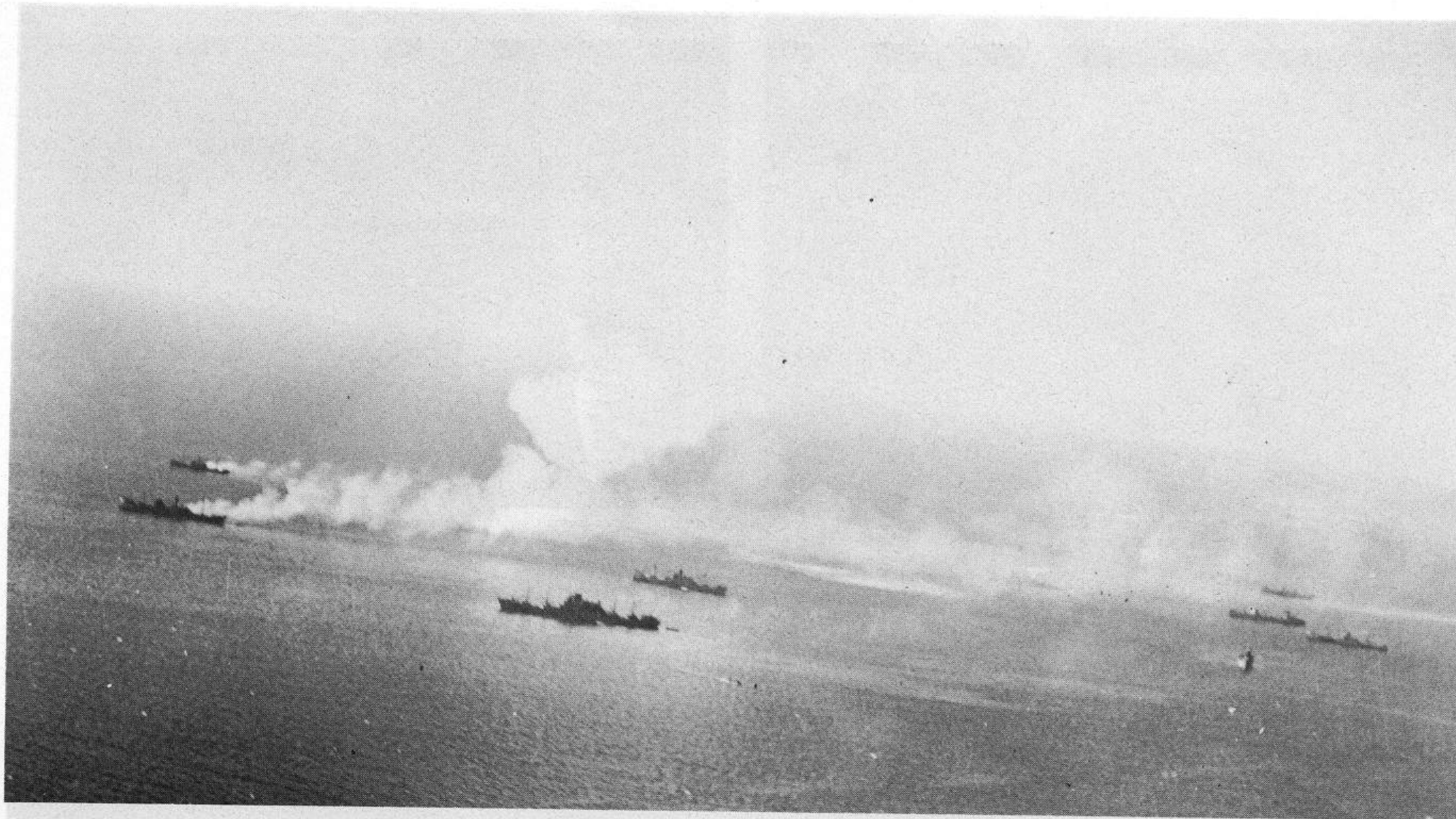
De hoog opgevoerde scheepsproductie in de Verenigde Staten die nieuwe vliegdekschepen van de Essex en Independence klasse voortbracht, alsmede nieuwe slagschepen, zware en lichte kruisers, luchtdoelkruisers en torpedojagers van de Fletcher klasse, had ervoor gezorgd dat Nimitz over een formidabele vloot beschikte met een gigantisch logistiek apparaat. Z'n volgende belangrijke doel was de Marshall Eilanden, de Carolinen en de Marianen, alle drie Japanse mandaatgebieden. Vliegvelden Guam, Saipan en Tinian, alle drie behorende tot de Marianen, zouden Japan binnen het bereik brengen van de B-29 bommenwerpers.

In januari-februari 1944 vond de operatie Flintlock plaats om de Atol Kwajalein in de Marshalls te veroveren. De lessen die men had geleerd bij de bloedige gevechten om Tarawa waren goed begrepen en na een driedaags allesvernietigend bombardement door zee- en luchtstrijdkrachten volgde, met slechts weinig verliezen, de val van Kwajalein. De bezetting van het onverdedigde atol Majuro leverde een prachtige voorwaartse ankerplaats op. De in puin gebombardeerde koraaleilandjes Wotje, Maloelap, Mili en Jaluit (zie *Toen en Nu* 54) werden aan hun lot overgelaten. Ruim 600km ten noordwesten van Majuro ligt het atol Eniwetok, en 1100km ten westen bevindt zich Truk - 'Japan's Gibraltar van het Oosten'. Plannen voor een landing op Eniwetok - de Operatie Catchpole - kregen snel gestalte; tegelijkertijd zou de marinebasis Truk moeten worden geneutraliseerd - de Operatie Hailstorm.

Truk's reputatie als een soort Gibraltar mag weliswaar niet geheel opgaan, toch vormde het als de voornaamste vooruitgeschoven basis van de Japanse vloot in de centrale Pacific, en als een belangrijk centrum voor luchtoperaties, een bedreiging voor iedere Amerikaanse westwaarts gerichte opmars en was Truk met recht een spin in een web. Operatie Hailstorm was bedoeld om de landing op Eniwetok, die op 17 februari zou plaatsvinden, ongestoord te laten verlopen, en schepen van de Japanse gecombineerde vloot die bij Truk lagen te verrassen.

De lagune bij Truk heeft de vorm van een peer, is ongeveer 80km breed en 42km lang, en wordt vrijwel geheel omsloten door een gekarteld koraalrif, met aan de rand enkele laag liggende eilandjes bezaaid met kokospalmen. Zes grotere vulkanische eilanden, die alle hoge opvallende bergtoppen hebben, rijzen majestueus op in de lagune. Drie passages of kanalen, de Noord-, Oost- en Zuidpassage, zijn geschikt om de grootste schepen door te laten. Dat gebeurde dan ook en grote schepen voeren in en uit, zoals de *Musashi*, de *Yamato*, de *Nagato*, de *Huso*, de *Yamashiro* en de *Kongo*, alle slagschepen van de Japanse gecombineerde vloot. De meerboei van het vlaggeschip *Yamato* kreeg met veel vertoon een opvallende plaats. Er was geen vliegdekschip dat niet een keer Truk aandeed. Ook veel van de zware en lichte kruisers met hun karakteristieke pijpen hadden daar hun ligplaatsen.

De faciliteiten voor de vloot waren echter zeer beperkt. Er waren bijvoorbeeld geen grote steigers



Op deze op 17 februari 1944 genomen foto tijdens de aanval ziet men de *Aikoku Maru* op de voorgrond, met een landingsvaartuig achter zich. Andere schepen zijn de *Reiyo* (brandend achter de brug), de *Hokuyo*

(door rook onttrokken aan het zicht). Voorts de *San Francisco* en de *Seiko* die beide toen nog onbeschadigd waren. Tijdens de vernietigende aanval werden al deze schepen naar de bodem van de zee gezonden.

waar schepen konden afmeren en hun vracht konden lossen. Wel was er een olie-opslagterrein met door bunkers beschermde tanks die een capaciteit hadden van 3000 ton elk, voorts een drijvende dok en een reparatieschip, de *Asahi* die afgemeerd lag bij de ankerplaats voor reparatieschepen. De geografische ligging was ideaal evenals de beschermde wateren die de lagune bood. Oorlogsschepen vertrokken uit Truk voor de slag in de Koraal Zee en delen van de invasie-macht verlieten Truk op weg naar Midway -een bestemming die werd geannuleerd na het tot zinken brengen van de aanvalsmacht van vliegdekschepen en het afgelasten van de hele Midway-operatie die de vernietiging van de Amerikaanse vloot ten doel had.

Kortom, Truk was een pleisterplaats voor de Japanse vloot ... tot aan de dag dat de Amerikaanse strijdkrachten te dicht naderden en op 31 januari 1944 Majuro innamen. De vlucht op 4 februari van een B-24 verkenningstoestel boven de schepen, was voor de Japanse vloot een teken aan de wand. De oorlogsschepen verspreidden zich op 10 februari. Sommige gingen naar Japan, het merendeel echter naar Singapore, terwijl het restant, voornamelijk hulpschepen, opstoomde naar Palau.

Behalve marinebasis was Truk ook een belangrijke springplank bij het bevoorraden van het zuidelijke oorlogstoneel. Vliegtuigen vlogen erheen vanuit Japan, of werden per schip naar Truk gebracht. Op drie eilanden in de lagune lagen vliegvelden die allerlei faciliteiten boden; voor jagers op Eten en Param, en voor bommenwerpers op Moen. Dublon en Moen hadden elk voorts een goed uitgeruste basis voor watervliegtuigen.

Voor de Eerste Wereldoorlog was Truk een van de Duitse, van Spanje gekochte bezittingen in de Carolinen geweest. Aan het eind van WO I bezette Japan zonder weerstand te ontmoeten de eilanden, waarna de Volkenbond ze aan Japan toewees als mandaatgebied. Aan het eind van de jaren twintig besloot de regering in Tokio alle mandaateilanden hermetisch af te sluiten voor ongewenste blikken van andere mogendheden. Tegen de regels voor de mandaatgebieden begon Japan een tien jaar later op Truk voorzieningen te bouwen voor zijn marine. Nadat eenmaal de oorlog was uitgebroken nam de snelheid waarmee versterkingen en walinrichtingen tot stand kwamen aanmerkelijk toe. Op Dublon, het hoofdeiland ten tijde van het Japanse bestuur, verrees een bedrijvige kleine stad.

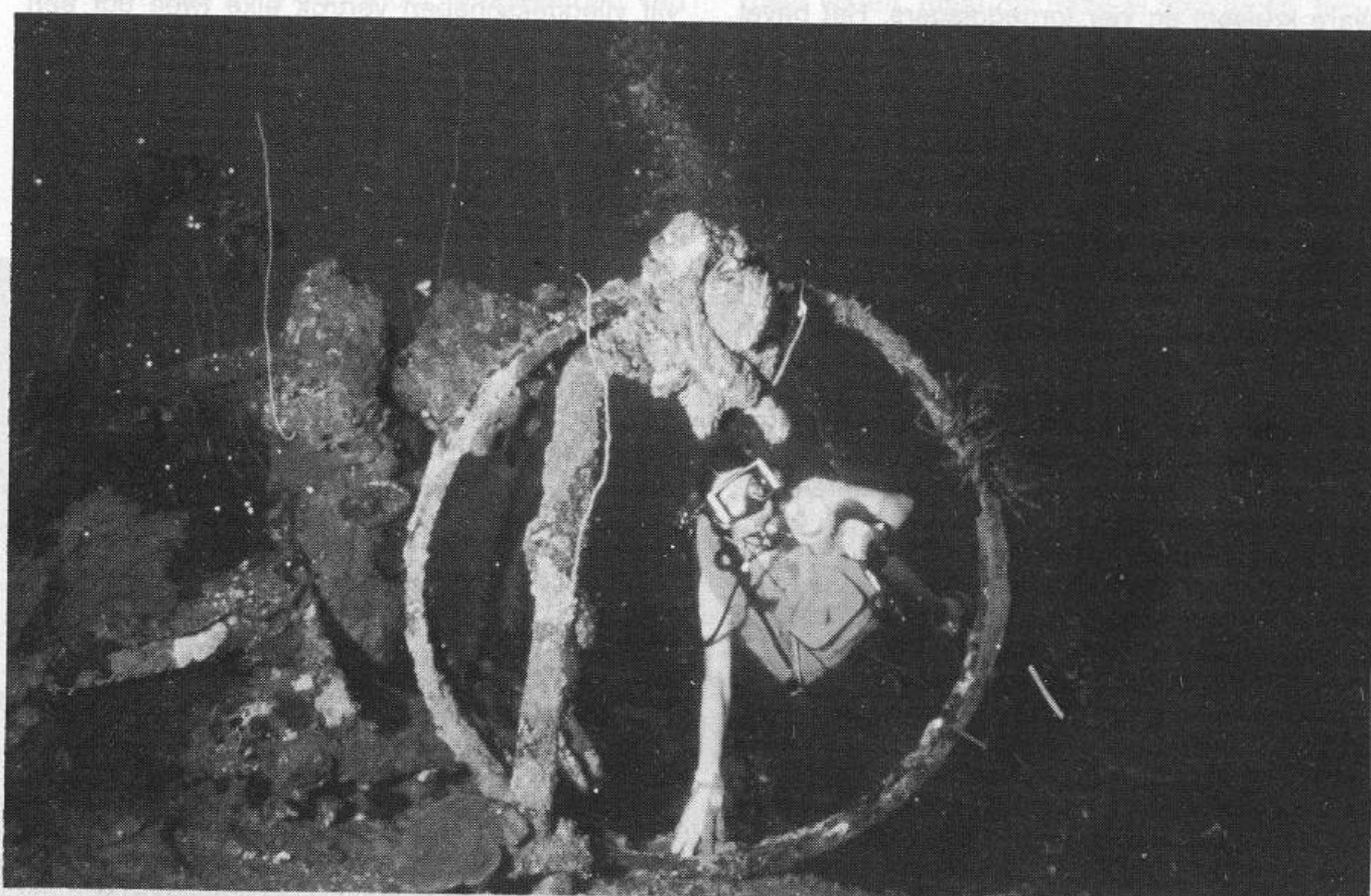
Zware kustartillerie kreeg oorspronkelijk een plaats op de laag liggende koraalrifeilanden. La-

ter werd deze opgesteld in tunnels die in de rotsachtige berghellingen van de grotere eilanden waren aangelegd. Zij zijn nog te zien op Moen en op Uman. Verscheidene dubbelloops batterijen lucht doelgeschut van 12cm werden geplaatst op de hoofdeilanden (twee op Dublon, twee op Eten en een op Fefan0, terwijl grote aantallen lucht-doelmitrailleurs de vliegvelden beschermden. Twee bases voor zelfmoordtorpedo's (kaiten) werden gebouwd op Fanamu en op Yanagi. De Japanners beschermden de doorvaartkanalen, ook de kleinere, met mijnen en met een mijnenveld dat over een bepaalde afstand dichtbij de Noordpassage lag. Aan de ingang van de Zuidpassage werd een uitgebreid netwerk geïnstalleerd van onderwater-luisterapparatuur en andere middelen die moesten voorkomen dat onderzeeërs ongemerkt de lagune konden binnenvaren. Radarstations bevonden zich op strategisch liggende eilanden die door onderzeeboten van voorraden werden voorzien. De radar waar-

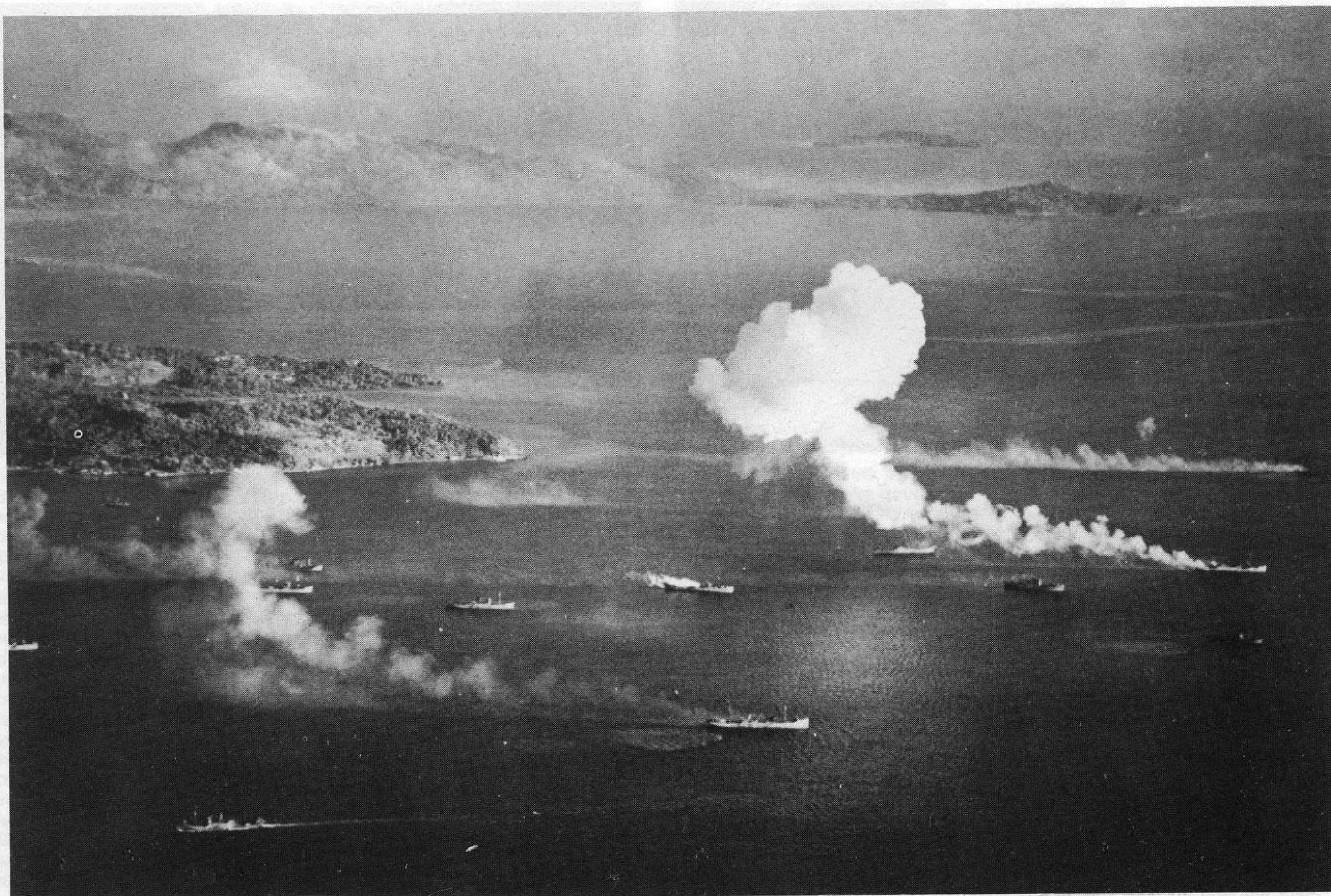
schuwde ruimschoots van te voren, behalve voor de beginaanval.

Eenheden van de Japanse 52e Divisie waren in Truk aangekomen in verband met een te verwachten invasie. Slechts weinig van de voor deze troepen bestemde voorraden en uitrusting zou hen evenwel bereiken.

Op 13 en 14 februari vertrokken de grote Amerikaanse vliegdekschepen uit Majuro en stoomden op in westelijke richting. Op schaal vervaardigde modellen van Truk stonden opgesteld in de vertrekken waar de piloten hun instructies ontvingen voor de luchtaanvallen. Uit de samenstelling van de aanvalsmacht valt duidelijk op te maken welk belang de Amerikanen aan de Japanse basis hechtten. Drie groepen schepen, - Task Groups 58.1, 58.2 en 58.3 - behorende tot Task Force 58 van de Vijfde Vloot, werden aangewezen om de raid op Truk uit te voeren, terwijl een vierde groep opdracht kreeg Eniwetok murw te bombarderen voordat de troepen daar aan land gingen. De



Een duiker 'ingelijst' in de koperen versterkingsring van het stuurrad van de *Nagano Maru*. Aldus krijgt men een indruk van de grootte ervan voordat het hout was weggerot. Het organisch materiaal dient als voedsel voor de fauna onder water, en vrijwel niets ervan blijft dan ook in de lagune bewaard.



Op deze foto van de aanval zijn te zien de *Seiko*, nog onbeschadigd; de *Momokawa* die slagzij maakt; de *Hokuyorm*, onbeschadigd; de *San Francisco* waarop midscheeps brand is uitgebroken, en zonder pijp; de *Hoki* met schade midscheeps, het vuur om zich heen grijpend en ook zonder pijp; de *Nagano* met witte romp, slagzijmakend en zinkende. De

Shotan is beschadigd en staat in brand en ligt in zuidoostelijke richting. Op de *Akitsuishima*, helemaal rechts op de foto, is achterdeks brand uitgebroken, en het enige spoor van de gezonken *Aikoku Maru* is links een olievlek die zich richting Dublon verplaatst.

operationele leiding had schout-bij-nacht (Rear Admiral) Marc A. Mitscher. TG 58.1 en TG 58.2 hadden elk drie vliegdekschepen, waarvan twee grote en een klein. Bij TG 58.3 bevonden zich eveneens drie vliegdekschepen, doch hier was de verhouding twee kleine en een groot. Om de strijd aan te binden met de Japanse vloot, waarvan werd vermoed dat deze in en rondom de basis zou worden aangetroffen, zou Task Group 50.9 zich losmaken van Task Group 58.3 en tegen de klok in het koraaleiland omvaren. Task Group 50.9 bestond uit twee slagschepen, twee zware kruisers en vier torpedojagers. Het bevel voerde de commandant van de Vijfde Vloot Rear Admiral Raymond A. Spruance, die zich aan boord van USS *New Jersey* bevond.

Zigzaggend om aanvallen van onderzeeboten te vermijden, en onder toepassing van de gebruikelijke tactische formatie de vliegdekschepen te beveiligen door een scherm van slagschepen en kruisers binnen het eskader, en een scherm van torpedojagers rondom, werd koers gezet naar een gebied op ongeveer 160km ten noordoosten van Truk. Zonder te zijn ontdekt door Japanse verkenningsvliegtuigen, bereikten de drie groepen, in de vroege ochtend van de 17e de wateren van Truk, gereed om de tot dusver grootste aanval vanaf vliegdekschepen te ondernemen. De groepen hadden zodanige posities ingenomen dat zij elkaar onderling versterkten.

De dag tevoren waren de Japanners ertoe overgegaan hun paraatstelling terug te brengen tot het normale niveau. Op de 15e hadden zij de hoogste paraatheidsfase afgekondigd nadat een van de verbindingseenheden op Truk onduidelijke en ongewone radiosignalen had opgevangen van het vliegdekschip *Essex*. Hierop waren ook de verkenningsvliegtuigen opgestegen. Sindsdien hadden alle belangrijke oorlogsschepen de lagune verlaten, zodat er nog slechts enkele elementen van de Japanse Vierde Vloot lagen, alsmede een dertigtal koopvaardijsschepen.

Hoewel sommige Japanse jagers al in de lucht waren, waren andere nog bezig op te stijgen - te laat om nog georganiseerde weerstand te kun-

nen bieden tegen de aanstormende vijandelijke toestellen, waarvan de eerste bij het aanbreken van de dag reeds over het eiland scheerden. Er ontstonden weliswaar luchtgevechten, maar de Amerikaanse Hellcat jagers doken af op de vliegvelden, bestookten met hun mitrailleurs geparkeerde Japanse toestellen, schoten vliegtuigen neer die aan het opstijgen waren, en schoten voorts op alles dat bewoog. De superioriteit in de lucht was hiermee bevestigd.

Na dit optreden van de jagers volgde op de eerste dag de ene na de andere luchtaanval: van elk der vijf vliegdekschepen vertrok elke twee uur een golf van gemiddeld 30 toestellen, die bestond uit Hellcat en Dauntless duikbommenwerpers en Avenger torpedobommenwerpers, die door Hellcat jagers werden geëscorteerd. De ankerplaatsen van de schepen waren aangewezen als doelen, maar de taken dienden te worden uitgevoerd naar bevind van zaken. Concreet hield dit in dat oorlogs- en daarna koopvaardijsschepen de voornaamste doelen vormden, gevolgd door vliegvelden en walinrichtingen van de Japanse vloot.

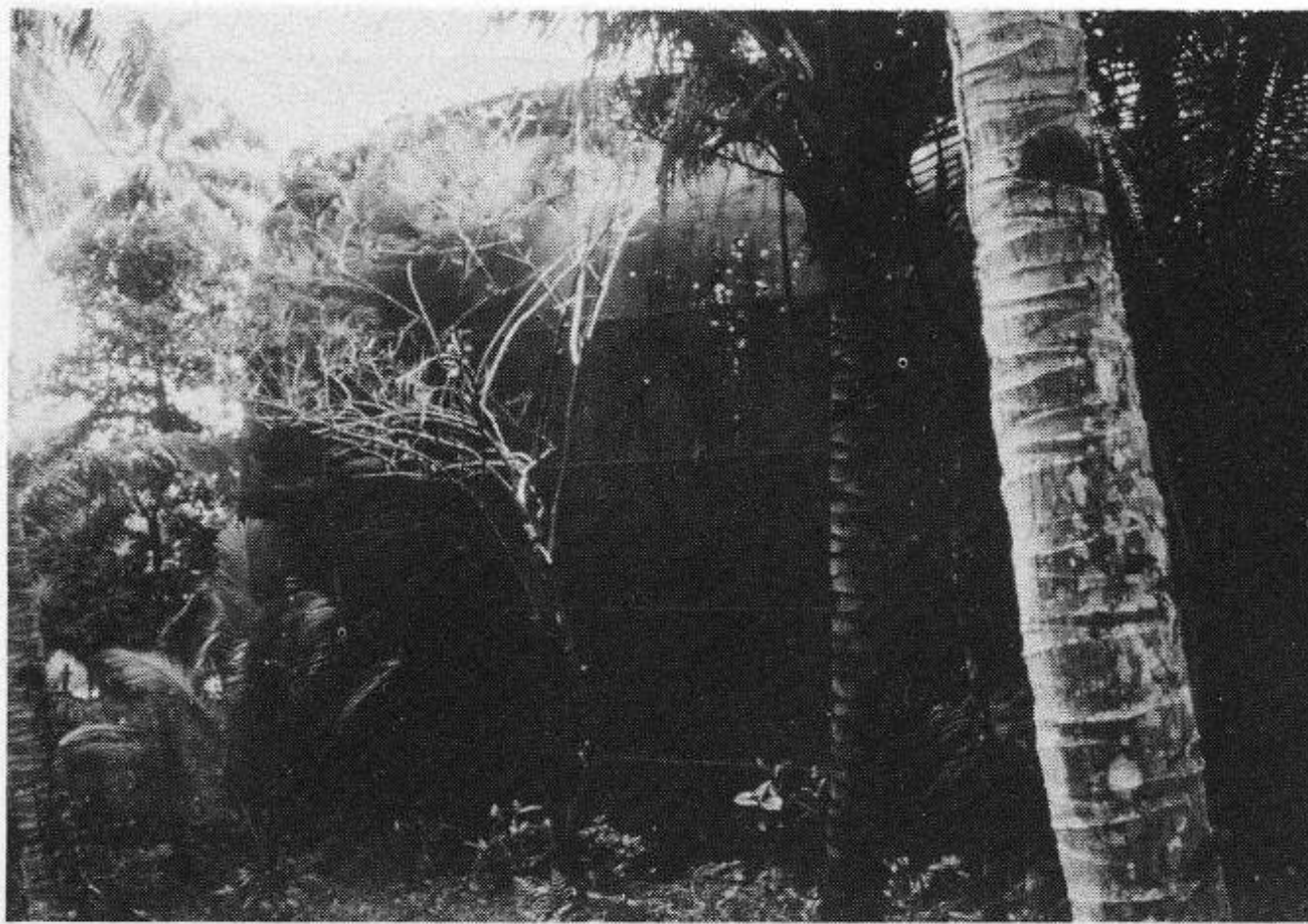
Of de Avengers met bommen of torpedo's moesten worden uitgerust ($\pm$ 800kg bommen of 1 torpedo) werd overgelaten aan het beleid van de groepscommandanten. Alleen de Avengers van TG 58.3, in het bijzonder die afkomstig van de *Bunker Hill* vervoerden voornamelijk torpedo's. (TG 58.2 opereerde tijdens vier aanvalsvluchten met bommen, en TG 58.1 gebruikte alleen maar bommen.) Zoals gebruikelijk waren de piloten geneigd zich door hun enthousiasme te laten meeslepen bij het registreren van hun claims, en menige waterzuil of rookkolom die hun 250 of 500kg bommen met versnelde ontsteking veroorzaakten, werden dan ook aangezien voor treffers. Niettemin konden de drukgolf of granaatscherven aanzienlijke schade veroorzaken, zelfs aan pantserplaten. Met torpedo's waren de claims beter vast te stellen, en de piloten van het squadron Avengers die vanaf de *Bunker Hill* opereerden, konden dan ook een aantal indrukwekkende treffers laten aantekenen.

Bij de aanvang reeds werd een konvooi opge-

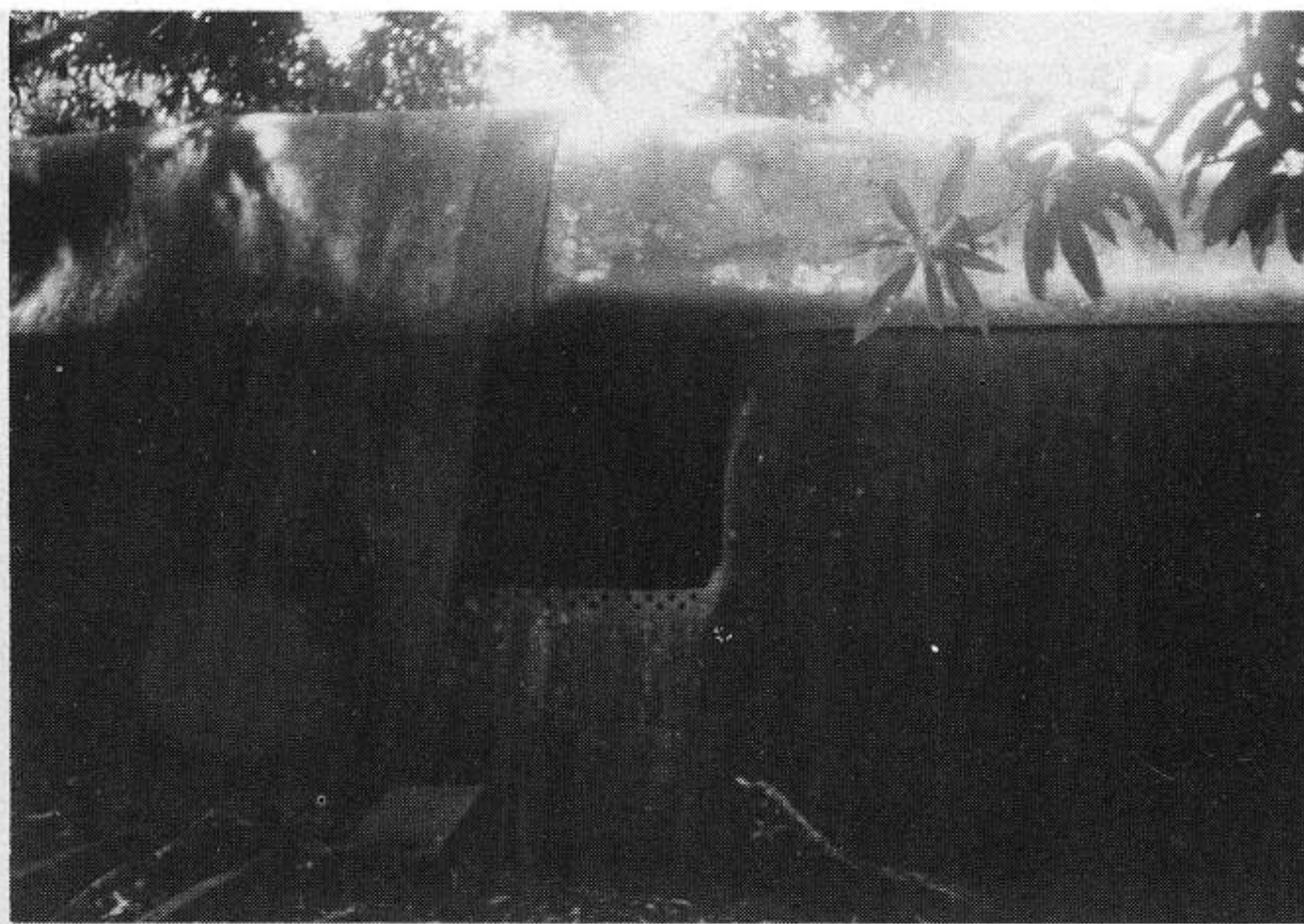
merkt dat de lagune wilde verlaten en in de richting voer van de Noordpassage. De Amerikanen beschouwden het als een belangrijk doelwit, en buitengaats kreeg het zware aanvallen met bommen en torpedo's te verduren, zij het dat deze niet altijd even accuraat werden afgeworpen. In het konvooi voeren mee de instructiekruiser *Katori*, de hulpkruiser *Akagi Maru* en de torpedojagers *Nowake* en *Maikaze*. Het eerste schip dat werd getroffen was de langzamere en minder wendbare *Akagi Maru*. Na treffers door bommen en in brand te zijn geraakt, zonk zij vrij snel. Mee naar de diepte verdwenen vele leden van de Japanse burgerbevolking op Truk, die zich aan boord bevonden om naar Japan te worden geëvacueerd. Na vele missers, raakten bommen de *Katori* en de *Maikaze*, waarna deze schepen in brand vlogen en hulpeloos bleven rondrijven.

Bij het naderen van Spruance's vlooteskader hield het bombarderen op en deelden de slagschepen met hun secundaire geschut en de zware kruisers met hun 8-inch kanons de genadeslag uit aan de brandende wrakken. De Japanse torpedojager *Nowake* was begonnen overlevenden op te pikken van de *Akagi Maru*, maar werd al spoedig gedwongen haar actie te staken omdat de situatie te kritiek werd. Toen zij met volle kracht in westelijke richting wegvoer, hadden de Amerikaanse schepen het te druk met de *Katori* en de *Maikaze*, waardoor zij niet in de gaten hadden dat de *Nowake* er via de flank van door ging. Met haar hoofdbewapening van 16-inch kanons vuurde de *Iowa* 40 granaten af op de torpedojager, terwijl de *New Jersey* (een der twee drieling-torens op het voorschip liet het afweten) er 18 verschoot, echter zonder de *Nowake* te raken die in de verte wist te ontkomen.

Vanuit de lagune wisten twee torpedojagers via de Noordpassage weg te slippen. Zij gebruikten daarbij de zinkende Japanse schepen als dekking en wisten zo vrijwel ongemerkt te verdwijnen. Een derde torpedojager, de *Fumizuki*, die in reparatie lag in de lagune, liep langzaam vol water door een treffer op de boeg. Ze had geprobeerd weg te komen, maar liep vast midden in de



Twee van de olie-voorraadtanks op het eiland Dublon zoals zij er thans uitzien. Door bommen getroffen tijdens de Amerikaanse aanval, bleven zij gedurende enkele dagen branden. De hitte was zo intens dat de sta-



len tanks doorbogen onder hun eigen gewicht en tenslotte in elkaar stortten.

lagune, nadat de waterdruk de dwarsschotten in de romp deed bezwijken. Een andere torpedojager, de *Tachikaze*, was de afgelopen week door een verkeerde manoeuvre aan de grond gelopen, waarbij haar boeg op het koraalrif van het atol Ku-opp lag. Haar luchtdoelgeschut vuurde op elk passerend vliegtuig totdat zij op de tweede dag door bommen werd vernietigd.

Aan de verdedigers op Truk werd geen respijt gegund. De laatste golf vliegtuigen wierpen bommen uit met een vertraagde ontsteking, die op onregelmatige tijdstippen de hele nacht explodeerden. Voor het eerst tijdens de oorlog in de Pacific voerde een squadron torpedobommenwerpers tussen 02.00 en 06.00 uur een missie bij nacht uit die door radar werd geleid. Bij die operatie ging een vliegtuig verloren. De rest van het squadron keerde veilig terug op het vliegdekschip *Enterprise*.

Diezelfde nacht leed de aanvalsvloot z'n enige verlies, toen de *Intrepid*, een vliegdekschip van TG 58.2, schade opliep door een torpedo afkomstig van een Mitsubishi G4M2 (door de Amerikanen Betty genoemd). De *Intrepid* moest terug naar Majuro en vertrok, geëscorteerd door een licht vliegdekschip, een zware kruiser en vier torpedojagers.

Op de tweede dag, om 07.50 uur, werd de operatie afgelast wegens gebrek aan doelen. Daarvoor hadden de vliegdekschepen, afgezien van de initiële vluchten van de jagers, die ochtend nog tien aanvallen uitgevoerd: vanaf de *Yorktown* en de *Essex* elk twee; vanaf de *Enterprise* en de *Bunker Hill* elk drie. Bij de laatste vlucht van de *Bunker Hill* kregen de vliegers opdracht terug te keren nog voordat de aanval was begonnen. De beslissing om op Dublon een olie-opslagplaats ongemeind te laten tot het einde van de actie bleek juist te zijn geweest, want nadat de installaties op het eind tenslotte waren gebombardeerd, verduisterden dikke rookwolken twee van de vier ankerplaatsen.

De tweede dag vond het bloedbad op de *Oite* plaats. Voor het begin van de aanval was dit schip reeds uit Truk naar Japan vertrokken en had onder escorte de lichte kruiser *Agano*. Beide schepen zouden in Japan in reparatie gaan. Op 16 februari, zo'n 200 mijl buitengaats, werd de *Agano* getorpedeerd en moest de bemanning het schip verlaten. De *Oite* had ongeveer 800 drenkelingen opgepikt, onder wie de commandant, en had daarop koers gezet naar de Marianen. De volgende dag echter kreeg ze opdracht met spoed naar Truk terug te keren om assistentie te verlenen. Toen de *Oite* in de ochtend van de 18e arriveerde werd zij het slachtoffer van zware en aanhoudende beschietingen met boordwapens, en ondanks pogingen hieraan te ontkomen door met grote snelheid vanaf de Noordpassage de lagune te doorkruisen, kreeg zij de genadeslag door een gecoördineerde, door Avengers met torpedo's uitgevoerde aanval. De *Oite* brak in tweeën, zonk onmiddellijk en nam daarbij bijna alle 800 geredden van de *Agano* mee naar de diepte, alsmede haar eigen bemanning van 150 koppen.

De Japanse verliezen door de Operatie Hailstorm bedroegen enkele lichte oorlogsschepen en meer dan 30 koopvaarders. Tijdens de aanval werd driekwart van de Japanse vliegtuigen uitgeschakeld, bijna elk schip tot zinken gebracht en schade toegebracht aan de walinstallaties.

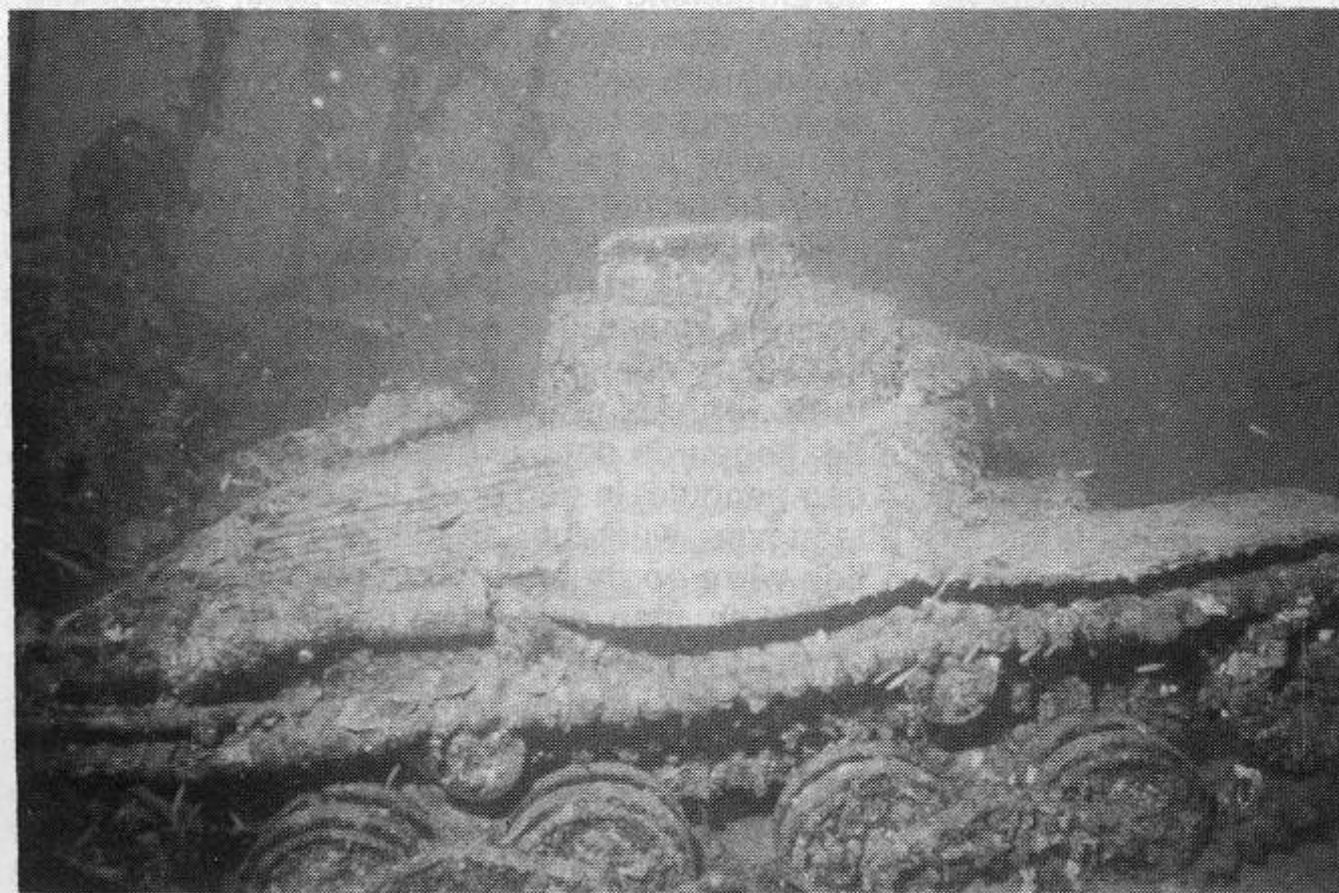
Eniwetok viel. Truk lieten de Amerikanen links liggen nadat was besloten op het eiland geen landing uit te voeren. De operatie tegen de Marianen was vastgesteld tegen half juni. Truk werd opnieuw aangevallen van 30 april op 1 mei, toen schepen van de Vijfde Vloot terugkeerden van ondersteuningsoperaties in de SWPA. Tegen die tijd waren de luchtaanvallen met de B-24 Liberators begonnen, later met de B-29, welke toestellen beide tot ontwijching en frustratie bij de vijand leidden, omdat zij te hoog vlogen voor het luchtdoelgeschut en voor de enkele Japanse vliegtui-

gen die nog waren achtergebleven. Steeds meer geïsoleerd, en de strategische waarde van het eiland tot nul gereduceerd, bleef het garnizoen van 20.000 man op Truk volledig geneutraliseerd achter. Tekorten aan voedsel en voorraden ontstonden toen de oorlog zich over de Pacific uitbreidde... en op 16 juni 1945 werd door een vliegdekschip van de Britse marine bij wijze van afscheid een schot afgevuurd.

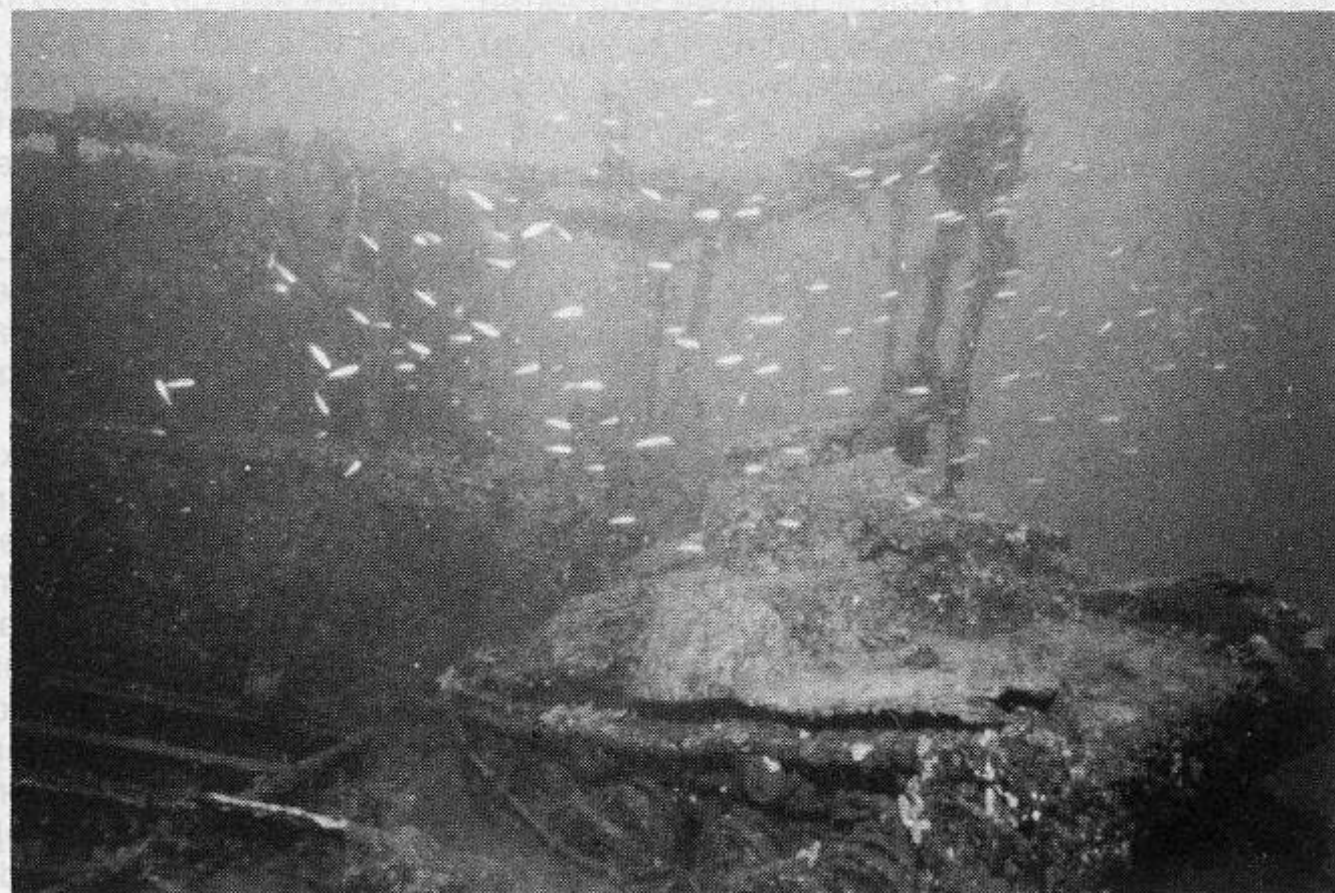
In de wateren rondom Truk liggen op de bodem van de zee de wrakken der schepen, waarvan bij enkele de masten boven het water uitsteken, maar van de meeste is geen spoor over, behalve dan een lichte verkleuring van het bodemoppervlak van de zee. Dit verschijnsel werd in de jaren zestig opgemerkt door de plaatselijke duiker Kimino Aisek, wat tenslotte weer leidde tot zijn ontdekking van het wrak van de *Yamagiri Maru*. Hierna kwamen meer wrakken aan het licht, waaronder ook de sensationele ontdekking van de Japanse onderzeeër *I-169*. Truk werd een attractie voor duikers uit de hele wereld.

Aan het eind van de jaren zeventig, toen ik in Singapore werkte, kreeg ik de gelegenheid het koraaleiland te bezoeken. Door een ticket in tegen-gestelde richting te nemen voor een vakantie in Duitsland, mijn geboorteland, was ik in staat twee weken op Truk te verblijven en daar met mijn vrouw naar de wrakken te duiken. Dat was fascinerend, maar tegen het einde van de eerste week hadden de gidsen geen wrakken meer om ons te tonen. Dat was nogal verrassend aangezien wij hadden vernomen dat er meer dan dertig schepen op de bodem van de lagune lagen. De verklaring van sommigen was dat er inderdaad wel wat meer waren, maar dat deze te diep lagen, terwijl anderen het eenvoudig niet wisten.

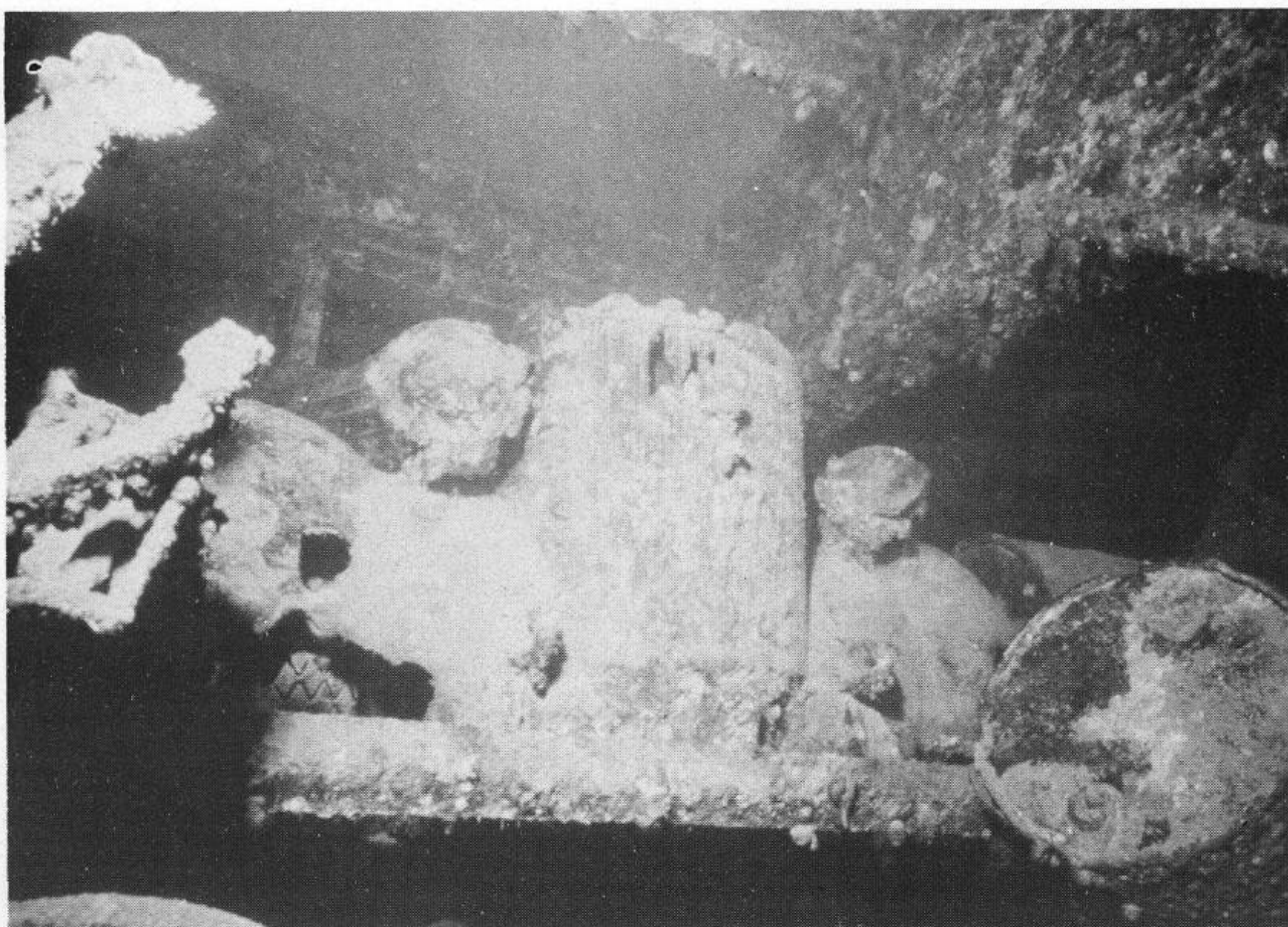
Het jaar daarop keerden wij terug. Wij doken toen met de onvergelykbare Kimino Aisek, en toen ook vond ik de resten van de soldaten in de *Aikoku Maru*. Met zijn kennis en ondervinding kon hij ons meer laten zien, en tegen de tijd dat wij het eiland



De onderwaterwereld bij Truk. Links: Aan bakboord op het dek van de *San Francisco Maru* een Ha-Go, een lichte tank van het type 95. Rechts:



Op het schip bevinden zich drie van deze tanks. Op de achtergrond de bovenbouw van de brug.



Links: Een van de twee opleggers voor het vervoer van tanks (Isuzu T X 40 2 tonner 4 X 2). Deze staan nog steeds in ruim 2 van de *San Francisco Maru*. De Isuzu-fabriek werd genoemd naar de heilige rivier die door het gebied loopt waar zich het grote heiligdom van Ise bevindt. **Rechts:**



Kistenvol artilleriegranaten staan op het tussendek netjes opgestapeld alsof zij voor de slag gereed zijn gezet; bepaald verbazingwekkend gezien: het geweld waarmee het schip veertig jaar geleden naar de bodem van de zee werd gezonden.

verlieten hadden wij alle wrakken bekeken die toen bekend waren. Wat mij niet losliet was de vraag waar lagen de andere en wat waren dat voor schepen.

Intensief onderzoek in Washington in de nationale en marine-archieven van de Verenigde Staten (US National Archives en Navy Operational Archives), bracht aan het licht dat tenminste twaalf andere schepen moesten zijn gezonken. Uitgezonderd een klein aantal lagen alle koopvaardisschepen voor anker tijdens de Operatie Hailstorm, zoals duidelijk bleek uit de foto's van de aanvalssactie, die ik had opgediept tijdens mijn frequente archiefbezoek. Met assistentie van het zeer hulpvaardige archiefpersoneel, had ik tenslotte de beschikking gekregen over elk afzonderlijk operatierapport (Aircraft Action Report) van de vliegtuigenheden die aan de actie hadden deelgenomen. Bij elkaar een indrukwekkende stapel papier. Al spoedig begon het sorteren en aanleggen van dossiers te veel tijd in beslag te nemen, zodat ik mijn toevlucht nam tot een computer. Het controleren van de gegevens vormde een interessante bezigheid, en na maanden van arbeid begonnen zij hun eigen verhaal te vertellen. Onder tussen had ik het geluk in contact te komen met een Japanse expert op het gebied van de vooroorlogs koopvaardijvloot. Langzamerhand, door het ineenvoegen van de feiten, kon de ene na de andere open gebleven vraag worden beantwoord.

Om een lang verhaal kort te maken, wij brachten zeven maal een bezoek aan Truk, steeds voor ongeveer een maand, en elke keer ontdekten we wel iets nieuws. De meeste wrakken ontdekten wij tijdens ons vierde bezoek met de hulp van een kleine dieptemeter. De laatste twee keren spoorde we ieder een grote vrachtvaarder op - schepen waarvan ik vermoedde dat ze uiteen waren gevallen. In feite bleken zij nog zeer goed intact te zijn, en de piloten van de duikbommenwerpers hadden zich blijkbaar vergist naar de optimistische kant toe, toen zij hun treffers rapporteerden. We namen ruimschoots de tijd, maakten een plan de schepen nauwkeurig te onderzoeken, en legden een uitgebreide documentatie aan, aan de hand van onder water gemaakt foto's, schetsen en notities.

Een van de meest interessante aspecten bij het exploreren en documenteren der gezonken schepen was uit te vinden waar en hoe een schip was geraakt, of er brand was geweest dan wel op welke andere manier het noodlot had ingegrepen. Het was een soort detective-werk om dat uit te zoeken. Elke keer als we aan een nieuw wrak begonnen, maakte ik een verkenningstocht door om de romp heen te zwemmen, de opbouw en de algemene gedaante van het schip in mij op te nemen, en de schade vast te stellen, ongeacht op

welke diepte het wrak zich bevond. Bij sommige schepen was dit nogal een riskante onderneming, want 55 meter is een diepte waarop men zijn zinnen bij elkaar moet houden en waarop men tijd, lucht en inspanning op de meest economische wijze moet aanwenden.

Neem bijvoorbeeld de *San Francisco Maru*, een oud schip van het drie-eilanden type, van ongeveer 6.000 ton, gebouwd kort na de Eerste Wereldoorlog en een van de beroemde Hog Islanders, de voorlopers van de Liberty-schepen uit de Tweede Wereldoorlog. Na eerst als bevoorradingschip te hebben gediend moest zij deelnemen aan de oorlogsinspanning, en bij de aanval op Truk had zij een interessante lading aan boord. De meeste duikers komen op de *San Francisco Maru* af om onderwater snel wat foto's te maken van de drie lichte Ha-Go tanks, Type 95. Vele andere facetten van dit interessante wrak zien zij echter over het hoofd. Waarom, bijvoorbeeld, zijn er maar drie tanks als deklast? Dit zou ongetwijfeld instabiliteit van het schip tot gevolg hebben gehad en zou zijn ingegaan tegen het gezond verstand van elke zeeman. Er moet een vierde tank zijn.

Er is echter geen vierde tank, maar in plaats daarvan was de vierde zware last een stoomwals, die van het dek afgleed en nu op de bodem van de zee ligt, zo'n zestig meter verwijderd van het achterschip. Bij het tweede ruim liggen alle dekluikbalken nog op hun plaats, wat misschien de reden is dat niemand kijkt wat zich daaronder bevindt. Vastgesjord op de dekluikbalken op het dek daaronder staan twee tankwagens. De grote tanks van deze vrachtauto's zijn ingedeukt door de druk van het water en de carrosserie, hoewel die er op het oog nog goed uitziet, is verschaald door de roest. De grote radiatoren zijn duidelijk zichtbaar, evenals het fabrieksmerk, en men krijgt het gevoel in de tijd te zijn teruggeworpen naar de jaren dertig. Op de tussendekken staan drums met vliegtuigbenzine opgestapeld. Door de roest zijn hier en daar kleine gaatjes zo groot als een speldeknop ontstaan, waaruit de brandstof wegsijpelt, die bij een onoplettende duiker brandwonden kan veroorzaken.

Het tussendek daaronder is volgestouwd met kisten artilleriegranaten, en met vliegtuigbenodigdheden, zoals stermotoren, en een groot aantal onderdelen voor staartwielen. Een indrukwekkende verzameling bommen van 50kg staan op hun neus op het modderige dek opgesteld. Met enig ontzag inspecteert men vervolgens ruim 1, dat er uitziet als een mijnenveld. Rijen anti-invasie mijnen staan opgesteld op de dekluikbalken, daar voor liggen de ontstekers en vele rollen prikkeldraad. Het is onmogelijk een blik te slaan op het lagere halfdek van dit ruim, maar er is een goede kans dat de ruimte daar hoog opgestapeld

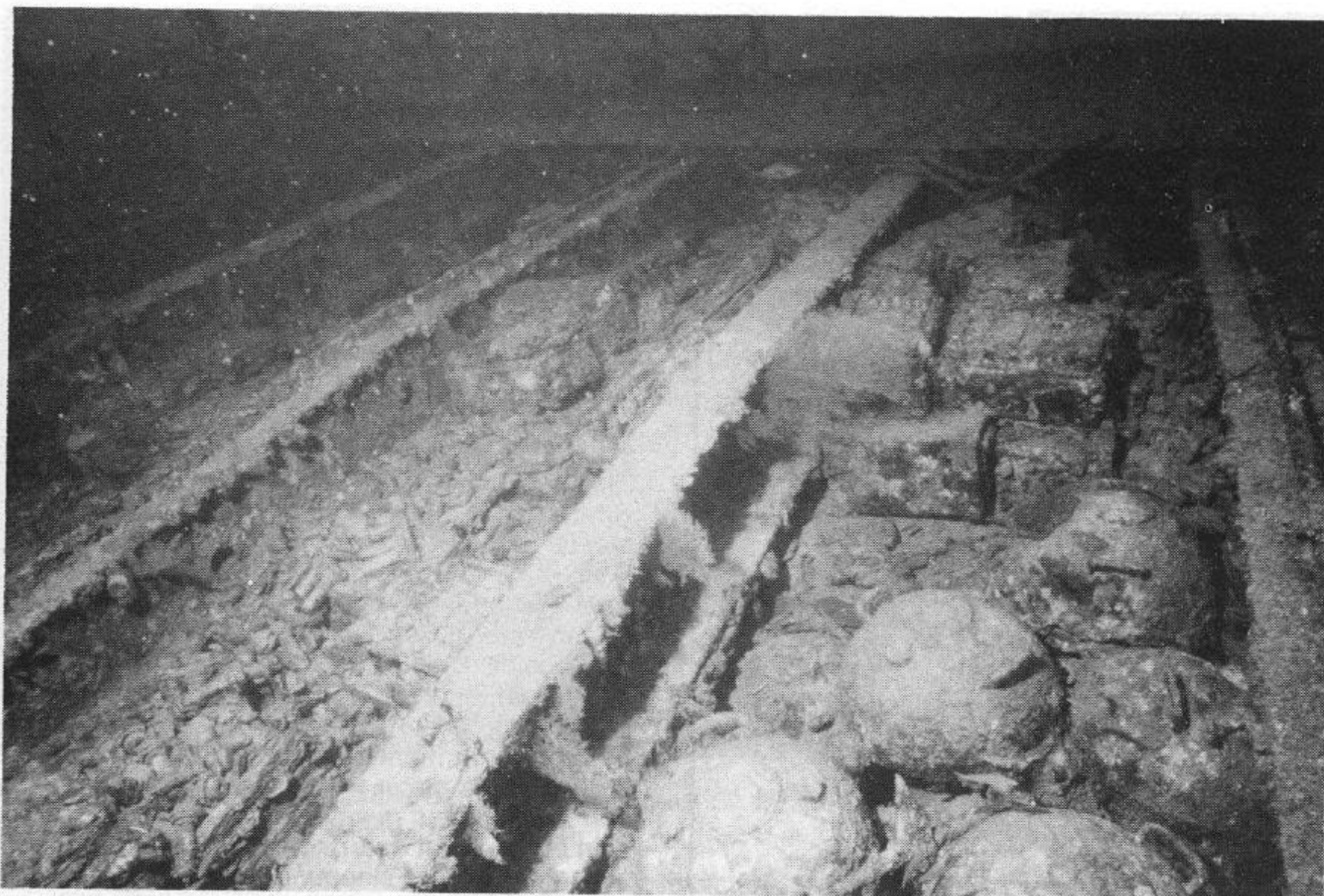
ligt met granaten en andere hoog-explosieve munitie.

Bij het naderen van het vooronder is het eerste wat men ziet het grote reserve-anker dat vastgeklonken is aan het dwarsschot van het vooronder. Het tweede reserve-anker zit vast aan het dek, aan bakboord achter het ouderwetse platte kanon op de boeg; een prachtig antiek stuk geschut dit kanon van 10cm, en een vanzelfsprekend object om te worden gefotografeerd.

Bijna niemand neemt de moeite op de boeg aan bakboord over de railing te kijken naar de ankerketting. Het anker aan bakboord had men laten zakken en de ketting leidt rechtstreeks naar de bodem van de zee, waar zich onder het kluisgat een klein heuveltje heeft gevormd. Vanaf dat punt loopt de ankerketting enkele meters naar achteren, eerst in een flauwe bocht van de romp af, dan terug in een boog, keert zich vervolgens weer van de romp af naar voren toe, nadert dan de romp weer totdat de ketting zich bijna tegenover het heuveltje bevindt, en daarna in een rechte lijn naar het noordoosten verdwijnt. Het geeft een aanwijzing hoe de *San Francisco Maru* is gezonken.

Het schip lag vast aan één anker, tegen de noordoostelijke passaat met windkracht vier in. Het moet achteruit zware schade hebben opgelopen en de achtersteven moet snel zijn gezonken. Deze raakte de bodem op een diepte van ruim 60 meter. De *San Francisco Maru* is 115 meter lang en het schip vormde dus in het water een scherpe hoek, waardoor de deklast begon te schuiven. De wind duwde het voorschip aan de nu slap hangende ketting iets naar stuurboord, dat wil zeggen in oostelijke richting. Dat is het moment waarop de voorwaartse zwaai plaatsvond. Het begon met een strakke ankerketting, en bewoog zich toen in een lichte boog naar het oosten. Toen het achterschip de bodem raakte, bleef de lichte beweging richting stuurboord zich voortzetten, maar onmiddellijk daarna begon het voorschip te zinken. De wind was niet meer in staat het kleine deel dat nog boven water stak verder te duwen. Toen het voorschip de bodem naderde, gebeurde dat blijkbaar met de beweging van een pendule, in een boog, draaiende om de achtersteven, waardoor de ankerketting op regelmatige wijze op de bodem terechtkwam. Die beweging kan men op een verbluffende manier nadoen door een potlood met aan het ene eind een dun draadje, met het andere eind te laten rusten op een tafelblad - hiermee simulerend dat het achterschip eerst zonk. Daarna laat men langzaam het deel zakken waaraan het draadje is bevestigd - daarmee het zinkende voorschip en de lichte draaiing door de wind simulerend.

Men zou daarom verwachten bij het achterschip ernstige schade aan te treffen. Tijdens de duik



Zeemijnen opgeslagen op de dekluibalken van ruim 1. De ontstekingsmechanismen zijn afzonderlijk gehouden, en zijn zichtbaar links op de foto.

passeert men de pijp, die volledig platgedrukt is, afgebroken en naar voren gevallen over het ruim midscheeps. In het vierde ruim bevinden zich nog twee vrachtwagens die geparkeerd staan op de dekluibalken van het tweede dek. De halfdekken staan hoogopgestapeld met munitie van middelbaar kaliber. Het laatste ruim moet een groot aantal torpedo's hebben geborgen. Indien de koppen van de torpedo's met de springlading niet afzonderlijk zouden zijn vervoerd, zou de *San Francisco Maru* nog een veel gewelddadiger einde hebben gevonden, iets wat het schip nu bespaard bleef.

Wel werd ernstige schade toegebracht door een rakelingse treffer tussen ruim vijf en het achterschip. Het plaatwerk van de huid is opengescheurd over een afstand van ruim vier en een halve meter, en in de romp zit een scheur die loopt van de kiel tot de huidgang. De dekplaten zijn eveneens gescheurd en die welke daaraan zijn vastgeklonken zijn krom getrokken. Het dek is ruim een halve meter opwaarts geduwd waar het 't achterste waterdichte schot ontmoet. Dit schot is aan het achterste eind van het ruim bijna diagonaal naar achteren omgevouwen en aan bakboord gescheurd. De schade strekt zich uit tot stuurboordzijde. Enkele van de huidplaten tegenover de plaats waar aan bakboord ernstige schade werd aangericht zijn verdwenen, terwijl sommige uit elkaar zijn gevallen. Opmerkelijk is dat de stukken plaat aan stuurboord alle buitenwaarts wijzen, en die aan bakboord binnenwaarts. Toen de *San Francisco Maru* zonk, explodeerde de stoomketel. Het grote gat dat toen werd geslagen is midscheeps aan bakboord zichtbaar. De bovenbouw op het achterschip vertoont voorts schade door brand.

Het is werkelijk een wonder dat dit schip met een dergelijke schade en met zoveel munitie aan boord niet de lucht in is gevlogen. Aan de andere kant is het zo dat het kruit dat de Japanners gebruikten, ongetwijfeld picrinezuur, zeer stabiel was en in het algemeen niet door een schok tot ontploffing kon worden gebracht.

De *San Francisco Maru* is een voorbeeld van het soort onderzoek dat ik naar de schepen heb verricht. Zonder meer had elk schip natuurlijk zijn eigen geschiedenis te vertellen, en dit verhaal kwam tot leven als de boot eenmaal was gevonden, 'bezocht' en gedocumenteerd, en wanneer aan land de computer antwoord gaf op vragen als: welk schip werd wanneer aangevallen en door wie; is er schade opgelopen aan het achterschip; lag het voor anker op de ankerplaats van de Zesde Vloot; zonk het achterschip het eerst. Na-oorlogse Amerikaanse Aircraft Action Reports zijn mij altijd blijven fascineren. Men kan erin uit de eerste hand voorvallen tegenkomen waarbij vliegers waren betrokken, zoals: 'het in brand schieten door luitenant zo en zo van een Zero kort nadat deze was opgestegen van het vliegveld Param', met diens beschrijving hoe 'het toestel veranderde in een vuurbal, een omwente-

ling op het water maakte en daarna uit elkaar viel'. Toen wij op een dag onze verplichte onderbreking van het duiken uitzaten, stelde ik, zo maar uit nieuwsgierigheid voor, te kijken of er iets terug te vinden zou zijn van het Japanse vliegtuig, suggereerde de anderen de boot naar Param te nemen, terwijl wij erheen zouden snorkelen. Ik zwom recht vooruit langs een denkbeeldige rechte lijn die aansloot aan het eind van de voormalige startbaan, toen ik plotseling op de bodem van de zee op een diepte van zo'n 18 meter wat schaduwen zag. Ik dook naar beneden en ontwaarde drie grote wrakstukken afkomstig van een kleine Japanse jager. Een stuk ervan was de motor, een ander een deel van de romp met nog een vleugel eraan, en het laatste was de andere vleugel met een lang, smal stuk aluminium waarmee de romp bedekt was geweest. Het aluminium zag er nog redelijk goed uit; blijkbaar is het minder geschikt voor koraal en ander levend materiaal om zich erop vast te hechten.

Veel schepen zijn overwoekerd met hard en zacht koraal. De *Shinkoku Maru*, een tienduizend ton metende hulp bevoorradingsstanker voor de Japanse vloot, is bij voorbeeld een levend rif geworden. Haar kanon op de boeg is nauwelijks als zodanig nog te herkennen, en gedeeltes van de

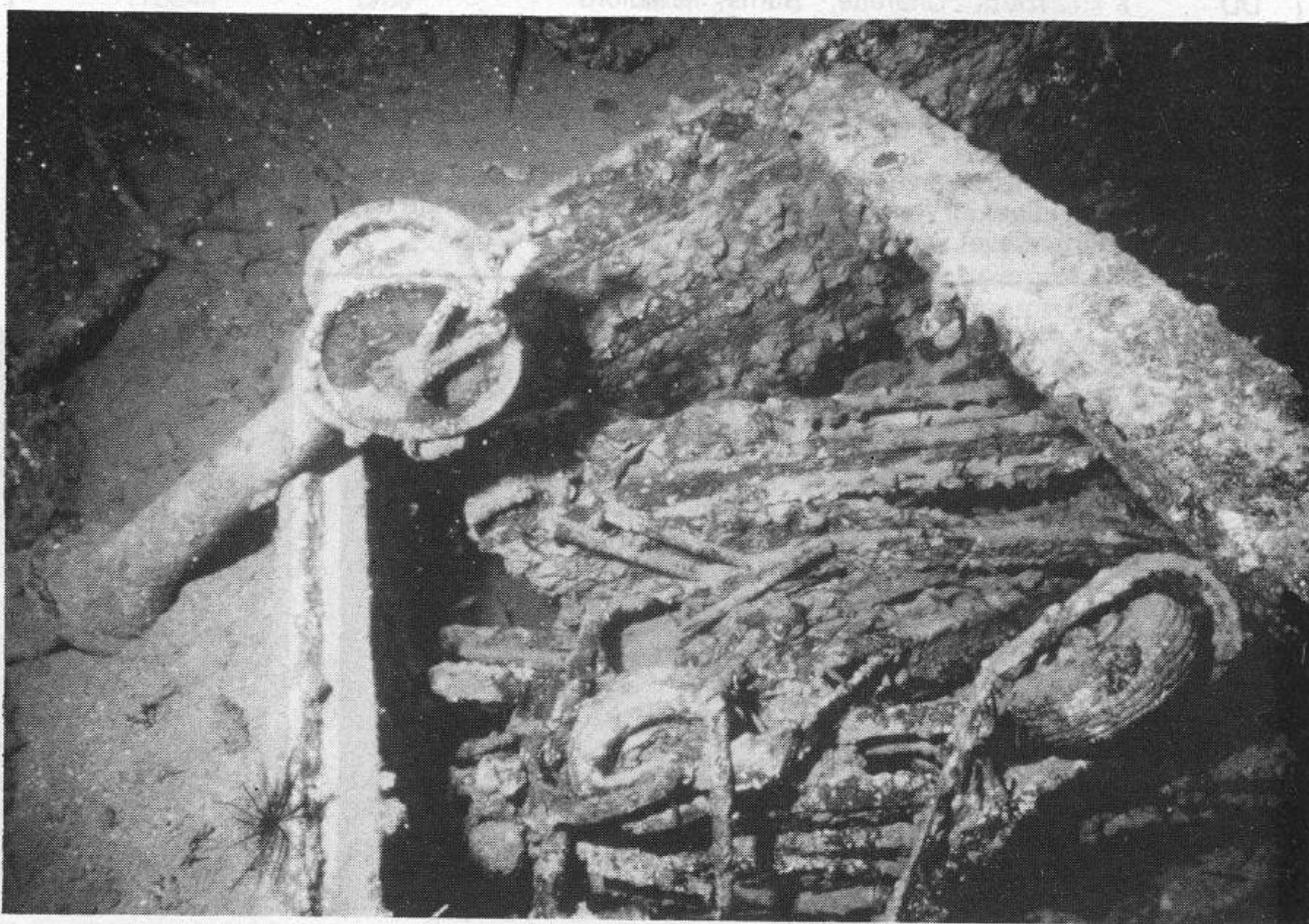
dekken en van de opbouw zijn bijna volledig overwoekerd met een weelderig, helder gekleurd zacht koraal, alsmede met vele vormen steenkoraal. Truk blijkt hierdoor in feite een biologisch mini-laboratorium te zijn.

De aangroei van koraal kan natuurlijk worden gemeten als men weet wanneer de schepen zijn gezonken, maar het zou misleidend zijn er een vast en duidelijk patroon in te herkennen. Neem bijvoorbeeld de *Kiyozumi Maru*, een hulpkruiser die in Truk een grote reparatiebeurt onderging na eerder te zijn getorpedeerd - alles duidelijk zichtbaar wanneer men het wrak onderzoekt. Tijdens Hailstorm vernietigd door een reeks bommen en door een torpedo van een van de Avengers, die een ruim in dook, blijkt uit het wrak dat de *Kiyozumi Maru* vrijwel geen aangroeiing heeft van koraal, maar wel van grote velden kalkhoudende algen.

De *Fujikawa Maru* is waarschijnlijk een van de best bewaarde en zeker een van de populairste en meest toegankelijke wrakken in de wateren van Truk. Het is een stoomvrachtschip met zes ruimen. In de voorste bevinden zich allerlei vliegtuigen waarvan de montage in allerlei stadia verkeert. Er is daar zeer weinig aangroeiing van koraal, ondanks het feit dat het schip op een ideale diepte ligt. Het wrak laat zien op een ideale diepte ligt. Het wrak laat zien op welke wijze kopervergiftiging werkt. Op de brug liggen hopen gebruikte hulzen van een machinegeweer naast een wapen dat uren lang moet hebben gevuurd op de aanvallende vliegtuigen. Vanaf de hoop koperen hulzen kan men op het dek de grote kegelvormige zero growth zien, een gevolg van het feit dat de voornaamste waterstroom de giftige koperionen meeneemt.

Het wark biedt nog meer dan alleen de boeiende inhoud van de ruimen, de machinekamer en de hutten. Het laat ook zien hoe de Japanners het schip repareerden nadat de machinekamer door een torpedo was getroffen. Tenslotte kan men op de *Fujikawa Maru* de uitwerking van een bom en van een torpedo met elkaar vergelijken. Het mooie driehoekige gat dat de torpedo in de romp maakte toen deze ruim 4 binnendrong is groot genoeg om er doorheen te zemen en verschilt volledig met de vernielingen die een bom aanricht. Beide masten staken eens boven het wateroppervlak uit, maar na 39 jaar brak, op een dag met rustig weer, de voorste mast met een rommelend, onder water weerkaatsend geluid.

De andere wrakken die er liggen zijn geen schepen meer, maar helften daarvan, uiteengetereten door de zware explosies. De ervaren onderzoeker zal ook hier het verschil kunnen constateren tussen een ontploffing van munitie en die van vliegtuigbrandstof met een hoog octaangehalte. Er zijn zelfs wrakstukken die minder zijn dan een half schip. Van de *Kikukawa Maru* is nauwelijks een derde over - ketel, turbine en wrakstukken



Op het tussendek van de *San Francisco Maru*, bij ruim 2 licht deze ongebruikelijke verzameling van vliegtuigstaartwielen. Zij vormden een deel van de vracht die bestond uit reserve-onderdelen voor vliegtuigen. De telegraaf voor de verbinding met de machinekamer is van de brug gevallen.

werden over een groot gebied verspreid toen het schip de lucht in vloog in stukken niet groter dan een bungalow. De schepen die te hulp schoten om het vuur te helpen blussen, verdwenen daarbij mee de diepte in. De meeste wrakken bij Truk zijn echter niet zo totaal verwoest als die bij Rabaul die werden getroffen door zwaardere bommen afgeworpen door vliegtuigen die op het

vasteland waren gestationeerd. Na meer dan veertig jaar verkeren de wrakken bij Truk in een merkwaardig goede staat. Een ding is onmiddellijk duidelijk: bijna al het organische materiaal is volledig verteerd. In de opbouw waren de afscheidingen tussen de hutten gemaakt van watervast multiplex. Dat is sinds lang verdwenen, en daar waar de hutten waren, is thans

in het algemeen een grote ruimte. Bij de eenvoudiger vrachtschepen worden de dekken van de bovenbouw slechts gescheiden door de bekleding die in de machinekamer wordt gebruikt. Veel schepen waren reeds tamelijk oud toen zij zonken. Het oudste, de *Unkai Maru VI* was gebouwd in 1905. Het verkeert in betere staat dan sommige schepen die kort voor of tijdens de oorlog werden gebouwd, hetgeen kan worden vastgesteld aan de hand van het feit dat slechts aan de minimeisen werd voldaan ten aanzien van de plaatdikte en de bouw van de schepen in het algemeen.

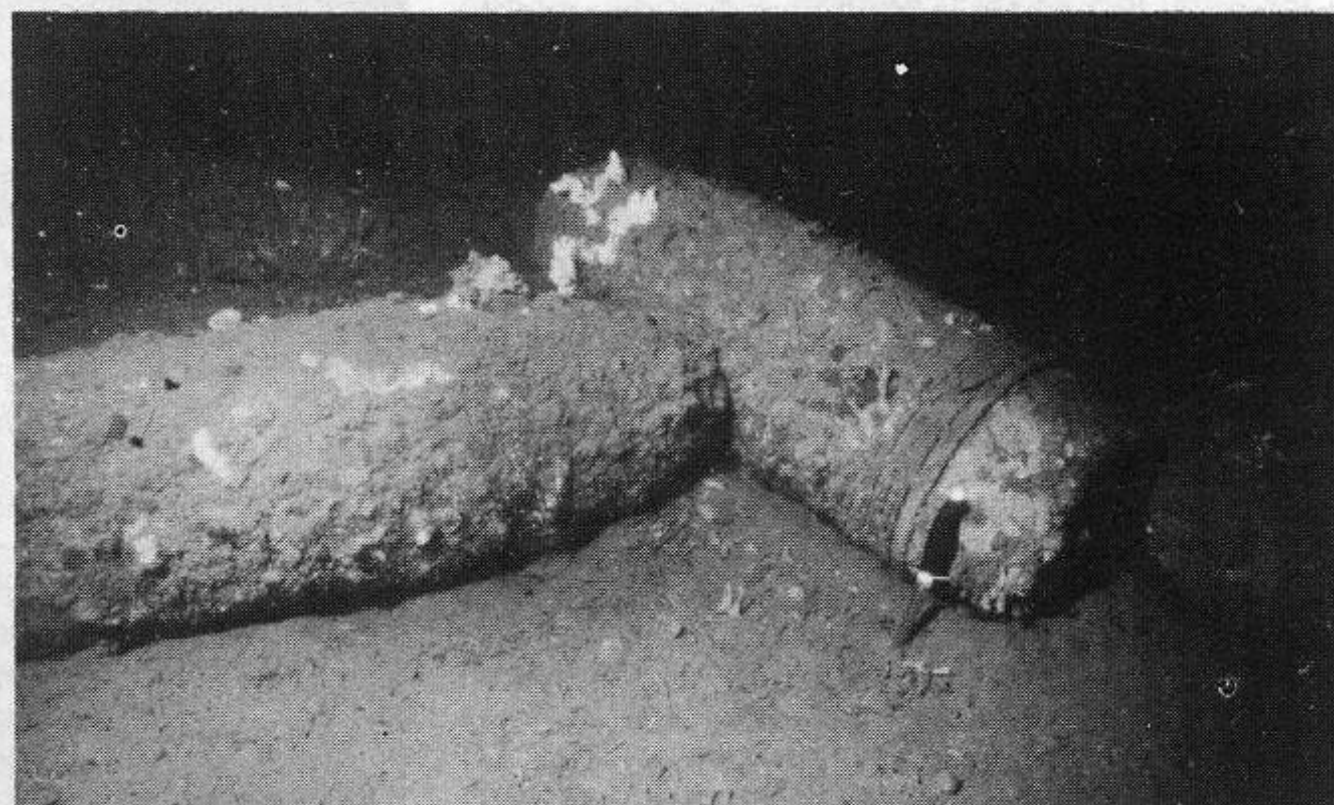
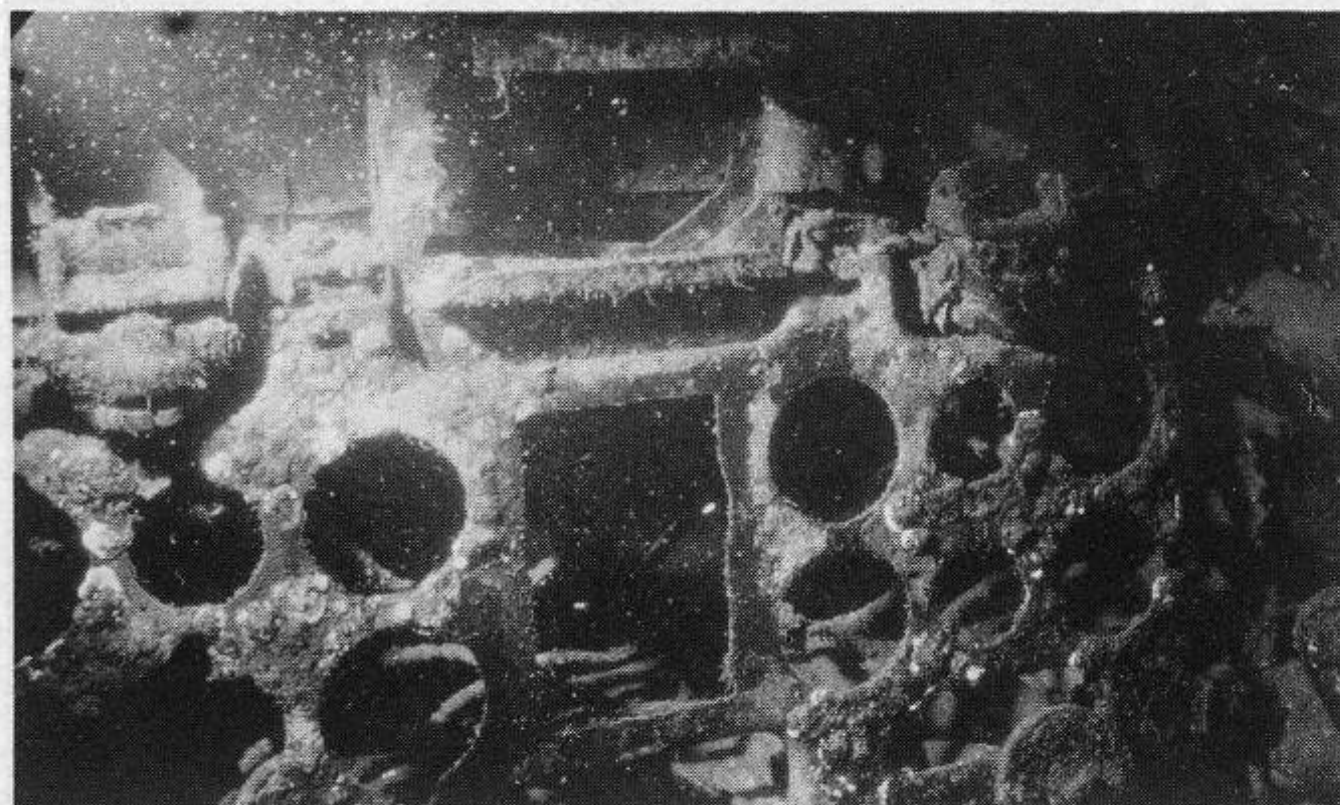
De romp en de geconstrueerde delen van de schepen zijn nog vrij goed en zullen geen werkelijk instortingsgevaar opleveren echter, een gewaarschuwd man telt voor twee. Soms kan het metaal namelijk zeer zijn verzwakt door branden. Toen ik op een dag op een diepte van 45 meter zwom en onderlangs de brug passeerde van de *Nagano Maru*, zo'n 1.5 meter boven het sloependeck, voelde ik plotseling een lichte druk achter op mijn hoofd, en een geweldige kracht die mij naar beneden duwde. Hierdoor verrast draaide ik mijn hoofd om, en merkte dat een stuk railing op de brug van drie meter lengte was losgeraakt en tegen mij aan was gevallen. Ik drukte mijn kin op mijn borst en liet daarna de railing naar beneden vallen die op het sloependeck terecht kwam. Dit was echter de enige keer dat mij iets onverwachts overkwam, en tot op de dag van vandaag weet ik nog steeds niet waarom de railing afbrak op het moment dat ik er onderdoor zwom. Misschien was het ding door en door verroest en raakte het door de lichte trilling van de luchtbellen en door mijn zwembewegingen uit balans. Indien een schip niet heel ernstig werd beschadigd, bestaat de mogelijkheid dat de masten en de pijp nog overeind staan, en de verschaning nog vast zit en intact is. Alleen al het hout en de verf is dan verdwenen. Vele keren zagen wij grote stapels prachtige dienbladen en onbeschadigd tafelbestek; alleen de kast waarin alles had gelegen was totaal verteerd.

Hetzelfde kan worden gezegd van de lading. Indien dit munitie was moet worden aangenomen dat die nog steeds scherp is. Vissers ter plaatse hebben granaten en mijnen opgehaald, die zij gebruiken om vissen te bestoken. Het verpakkingsmateriaal is in de meeste, maar niet in alle gevallen verdwenen. Ook wanneer men hout ziet en zich afvraagt hoe het de werking van het zee-water en allerlei zee-organismen heeft kunnen doorstaan, is het moeilijk vast te stellen in welke staat het verkeerde toen het schip zonk. Tropisch hardhout, zoals teak, treft men bijvoorbeeld aan op het hoofddek van de *Heian Maru*, waar het niet door vuur werd verteerd. In de *Amagisan* vonden we in een van de ruimen platen hout die nog intact waren.

Een truck die boven op dek van de *Sankisan Maru* stond is tussen 1960 en 1975 volledig vergaan; de vrachtwagens en personenauto's in het ruim van de *Hoki Maru* zijn echter in bijna 'perfecte' conditie bewaard gebleven.

Het onderzoeken van de lading is een zeer interessante bezigheid. Verbijsterend is het bijvoorbeeld in een ruim waarin een groot gat is geslagen door een bom die het schip net miste, een groot aantal onbeschadigde 160 liter glazen kruiken te vinden, ongetwijfeld om zure chemicaliën

De Aanvalsmacht				
VIJFDE VLOOT		schout-bij-nacht (met terugwerkende kracht tot 5-2-44 bevorderd tot vice-admiraal		Raymond A. Spruance
TASK FORCE 58		schout-bij-nacht (sbn)		Marc A. Mitscher
Code	Schip	Commando-vlag		Commandant
TASK Group 58.1				
CV	Enterprise	FF	sbn	J.W. Reeves Jr
CV	Yorktown	FFF	sbn	Marc A. Mitscher
CVL	Belleau Wood			
CL	Santa Fe	F	sbn	L.T. du Bose
CL	Biloxi			
CL	Mobile			
CLAA	Oakland			
DD	C.K. Bronson (f), Cotton, Dortch, Gatling, Healey, Cogswell (f), Caperton, Ingersoll, Knapp.			
TASK GROUP 58.2				
CV	Essex	FF	sbn	A.E. Montgomery
CV +	Intrepid			
CVL +	Cabot			
CA +	San Francisco	F	sbn	L.J. Wiltse
CA +	Wichita			
CA	Baltimore			
CLAA	San Diego			
DD +	Owen (f), Stempel, The Sullivans, Stephen Potter, Hickox (f), Hunt, Lewis Hancock, Stack.			
TASK GROUP 58.3				
CV	Bunker Hill	FF	sbn	Frederick C. Sherman
CVL	Monterey			
CVL	Cowpens			
BB *	New Jersey	FFFF	admiraal	Raymond A. Spruance
BB *	Iowa			
BB	Massachusetts			
BB	North Carolina	F	sbn	W.A. Lee Jr
BB	South Dakota			
BB	Alabama			
CA *	Minneapolis	F	sbn	Giffen
CA *	New Orleans			
DD	*Izard, *Charette, *Burns, *Bradford			
DD	Brown, Cowell, Conner, Bell			
DD	Lang, Sterett, Wilson			
* Schepen voorzien van een * werden uit de formatie genomen om Task Group 50.9 te vormen				
+ Schepen voorzien van een + werden uit Task Group 58.2 losgemaakt nadat de Intrepid was beschadigd. Zij vormden Task Unit 58.2.4. Het resterende deel van Task Group 58.2 kwam onder bevel van Task Group 58.1				



Het lege instrumentenbord van een ontmantelde Zero jager in het ruim van de *Fujikawa Maru*. In dit ruim bevinden zich verscheidene vliegtuigen in diverse stadia van voltooiing.



De deklast op het achterschip aan stuurboord van de *Nippo Maru* bestond uit deze drie lichte anti-tankkanonnen.



Op onderzoek in het achterste ruim van de *Hoki Maru*. Achter de duiker de restanten van een vrachtauto.

DE WRAKKEN

Code	Naam	Tonnage	Gezonken	Schade	Diepte')	Locatie'')
OORLOGSSCHEPEN						
CL	Katori	5890	170244	b/k''')	zeebodem	open zee
CL	Naka	5195	170244	b/t	zeebodem	open zee
DD	Maikaze	2033	170244	b	zeebodem	open zee
DD	Tachikaze	1215	180244	b	zeebodem	open zee
DD	Fumizuki	1313	180244	b	onbekend	lagune
DD	Oite	1270	180244	t	72 m	lagune
DE	Sozuki	770	44	o	18 m	ankerplaats 1
SB	I-169	1785	040444	s	37,5 m	ankerplaats 2
ASC	Ku 29	440	170244	m	24 m	ankerplaats 3
ASC	Ku 24	440	170244	o	onbekend	
KOOPVAARDIJSCHEPEN						
AK	Shinwa	5784	170244	b	zeebodem	open zee
AK	Zuikai	2700	170244	b	zeebodem	open zee
ACAP	Akagi	7389	170244	b	zeebodem	open zee
ACAP	Aikoku	10438	170244	vo/me	69 m	ankerplaats 4
AP	Amigasan	7621	170244	t/b	45-57 m	ankerplaats 3
AK*	Daikichi	1999	180244	b	27 m	ankerplaats 1
AK	Fujikawa	6938	170244	t	33 m	ankerplaats 3
AO	Fujisan	9524	180244	b	60-69 m	ankerplaats 2
AK	Gosei	1931	170244	t	12-36 m	ankerplaats 3
AK	Hanakawa	4793	180244	t	24-33 m	bij eiland Tol
AP	Heian	11616	180244	t	33 m	ankerplaats 1
AK	Hino	999	010544	b	9-21 m	ankerplaats 3
AK	Hoki	7112	170244	b/be	45 m-2	ankerplaats 4
AK	Hokuyo	42117	170244	b	60 m	ankerplaats 4
AO	Hoyo	8629	170244	b	9-33 m	ankerplaats 1
AO	bevoorrads- schip	010544	b	21 m	ankerplaats 3	
AK*	Kansho	4861	170244	b	39 m	ankerplaats 1
AK*	Kikukawa	3833	071043	s/e	33 m	ankerplaats 4
ACAK	Kiyozumi	6983	170244	b	30 m	ankerplaats 1
AK*	Momokawa	3829	180244	b	42 m	ankerplaats 4
AK*	Nagaono	3810	170244	b	66 m	ankerplaats 4
AK*	Nippo	3763	170244	b	48 m	ankerplaats 4
AX*	Ojima	800	071043	24-39 m	ankerplaats 4	
AK*	Reiyo	5445	170244	b	66 m	ankerplaats 4
AP	Rio de Janeiro	9627	170244	b/me	39 m	ankerplaats 3
AK	(San Francisco					
AK	Sankisan	4776	170244	be	24-45 m	ankerplaats 3
AK	Seiko	5386	170244	b	54 m	ankerplaats 4
AO	Shinkoku	10020	170244	t/b	37,5 m	ankerplaats 2
AK*	Shotan	1999	170244	b	54 m	ankerplaats 4
AK	Taiho	2829	170244	43,5 m	ankerplaats 3	
AW*	Tonan 3	19209	170244	b	33 m	ankerplaats 1
AK*	Unkai 6	3188	170244	b	42 m	ankerplaats 3
AK	Yamagiri	6439	170244	b	33 m	ankerplaats 2
AK*	Yubae	3217	170244	b	36 m	ankerplaats 3

')

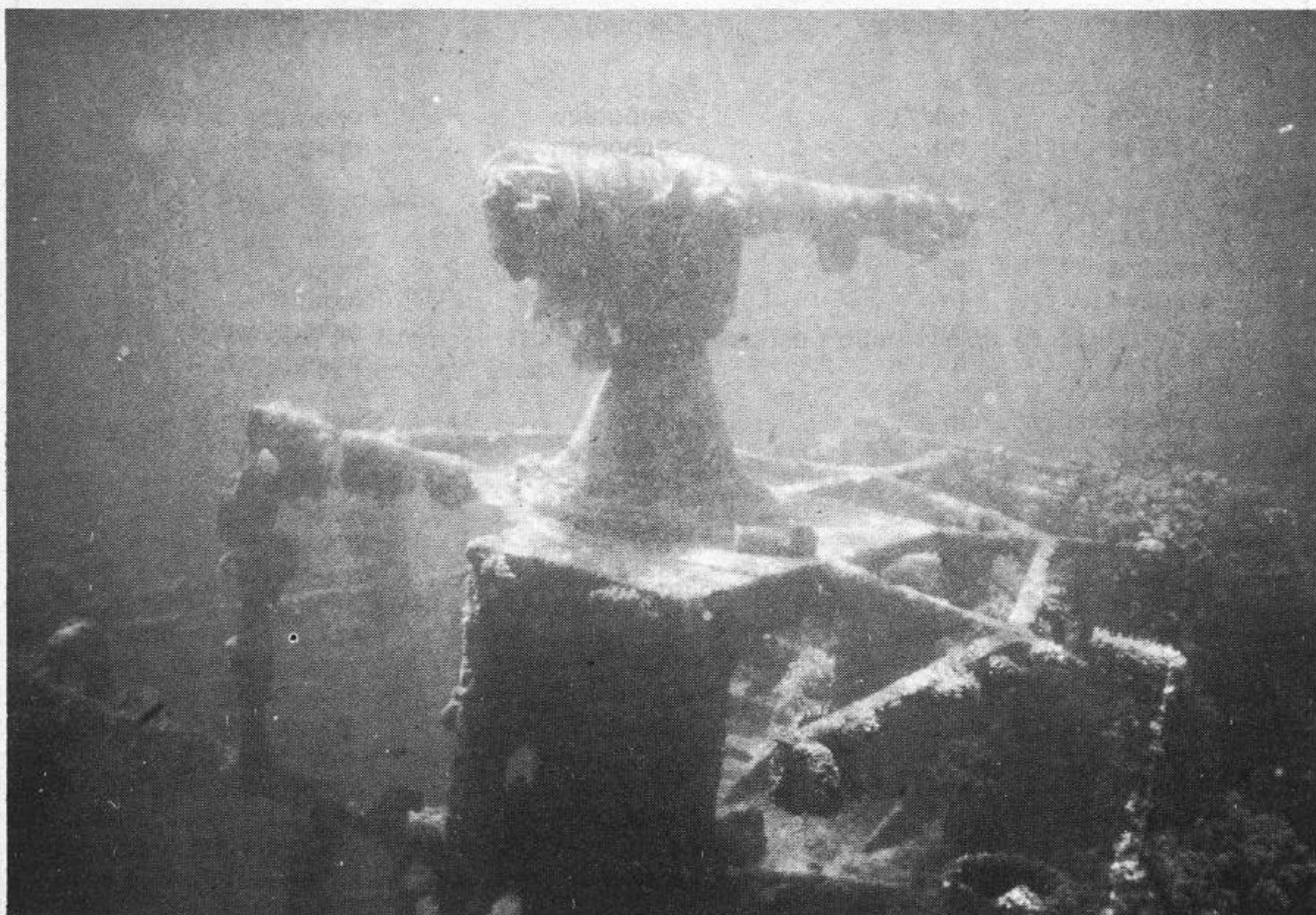
 Diepte gemeten tot op de zeebodem.

')

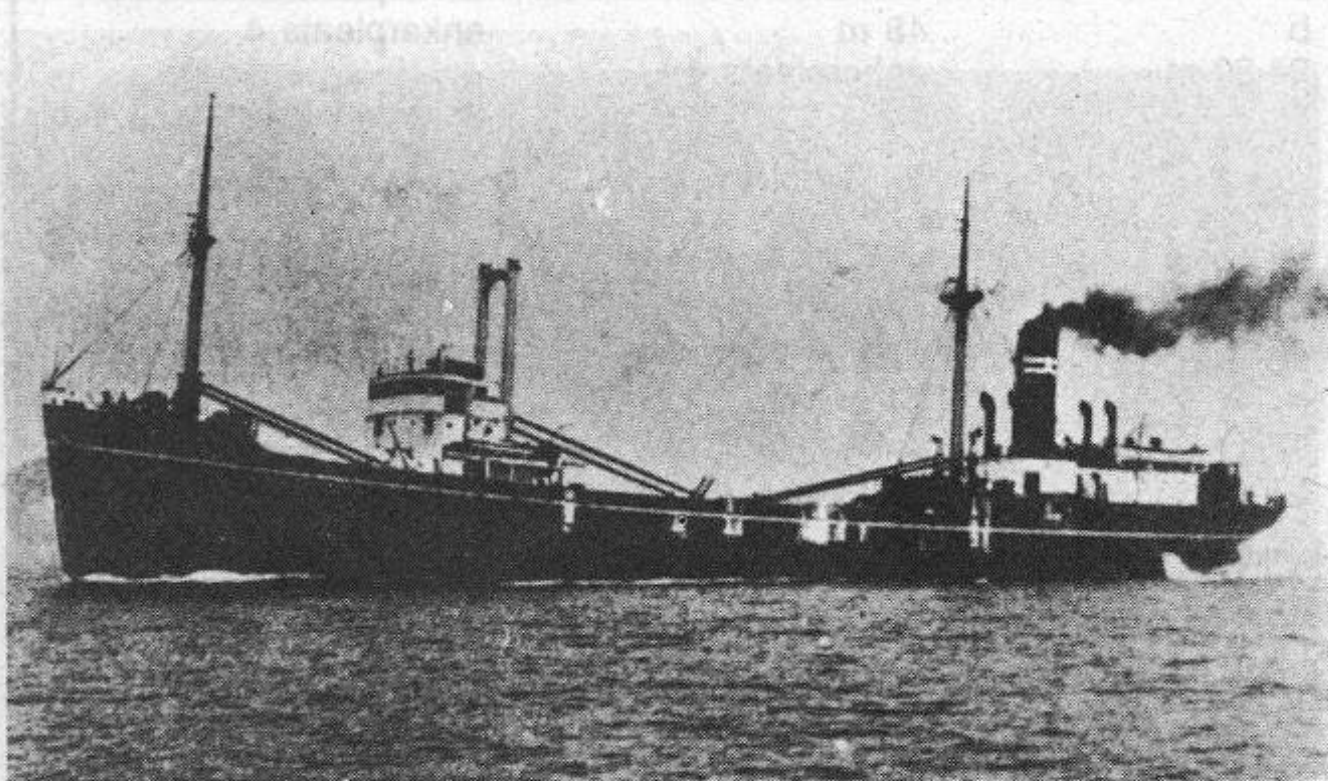
 De ankerplaatsen zijn aangegeven met cijfers. (1) ankerplaats voor scheepsreparatie; (2) voor de Gecombineerde Vloot; (3) voor de Zesde Vloot en (4) voor de Vierde Vloot.

')

 De schade-oorzaak is aangegeven door: b=bommen; k=kanonvuur; t=torpedo; o=onbekend; s=scheepsramp; m=mitrailleurvuur; vo=vliegtuigongeluk; e=explosie; me=munitie-explosie; be=benzine-explosie. Schepen gemerkt * zijn gevonden door de auteur.



Geheel boven en boven: Twee opnamen van het met koraal bedekte boegkanon van de *Hino Maru 2*, een schip dat in zeer ondiep water ligt. De *Hino Maru 2* werd na de Operatie Hailstorm op 1 mei 1944 door bommen tot zinken gebracht. Door precies te weten wanneer de schepen zijn gezonken kan de koraalaangroei, die op alle wrakken in verschillende gradaties aanwezig is, met een grote mate van nauwkeurigheid worden onderzocht.



Boven: De *Gosei Maru*, een schip van 1931 ton dat op 17 februari 1944 tijdens de Operatie Hailstorm tot zinken werd gebracht. **Rechts:** De romp bij het achterschip met een detail van de schroef en het roer. De duidelijkheid van de foto wordt veroorzaakt doordat het schip in ondiep water ligt even buiten het eiland Uman.



in op te bergen. Waarschijnlijk de enige plaats in de wereld waar men de meer dan 1000kg wegen de granaten voor de *Yamato-Musashi* kan 'be-zichtigen' is in ruim 4 van de *Yamagiri Maru*. In het binnenste van de *Rio de Janeiro Maru* bevinden zich op een lading steenkool, grote sinister uitzierende kanonnen voor de kustverdediging. In de donkere uithoeken van het lagere tussendeck van de *Sankisan Maru* staan vreemde zweefvliegtuigen opgeslagen, compleet met stuurknuppel. De romp van multiplex, wordt nu nog slechts bijeen gehouden door de verf; wie er met zijn vinger doorheen steekt ondervindt geen tegendruk. Toen wij naar het laagste tussendeck van de *Sankisan* gingen vonden wij op een keer een grote hoop pruimenpitten; op het moment dat ik er een aanraakte viel deze onmiddellijk uiteen. Alle dieper gelegen wrakken rusten op een platte kiel, maar die in meer ondiep water, liggen bijna alle op hun kant. Het zou de moeite waard zijn naar de *Heian Maru* te duiken als zij niet op haar bakboordzijde, maar recht op had gelegen, wat ook het geval is met de *Rio de Janeiro Maru*. Een opmerkelijke uitzondering vormt de *Sankisan Maru*, en iedereen die naar het achterkant van de brug zwemt zal begrijpen waarom: midscheeps en op het achterschip is het een grote verwarde en gecompliceerde rotzooi, veroorzaakt door ontplofende benzine. De *Unkai Maru* ligt ook recht op en niet te diep. Schepen als de *Hoyo Maru* en de *Tonan Maru* zijn gekapseisd toen zij zonken. Laatstgenoemd schip is na de oorlog geborgen. Indien men zelf de duiksport beoefent, dan wel van plan is dat te gaan doen, bieden de wrakken in de waters van Truk voldoende compensatie om de lange reis naar het eiland, om daar zelf de schepen te gaan exploreren, tot een fascinerende belevenis te maken. De wrakken zijn voor de beginnende voldoende toegankelijk, en voor de ervaren duiker vormen ze een uitdaging -en er is bepaald geen tekort aan.

Klaus Lindemann is de schrijver van het boek Hailstorm over Truk Lagoon, een onontbeerlijke gids om de wrakken te exploreren, en met alle details over de aanval. Het boek is uitgegeven door Maruzen Asia Ltd, Block 7, Seventh Storey, Ayer Rajah Industrial Estate, Singapore 0513.

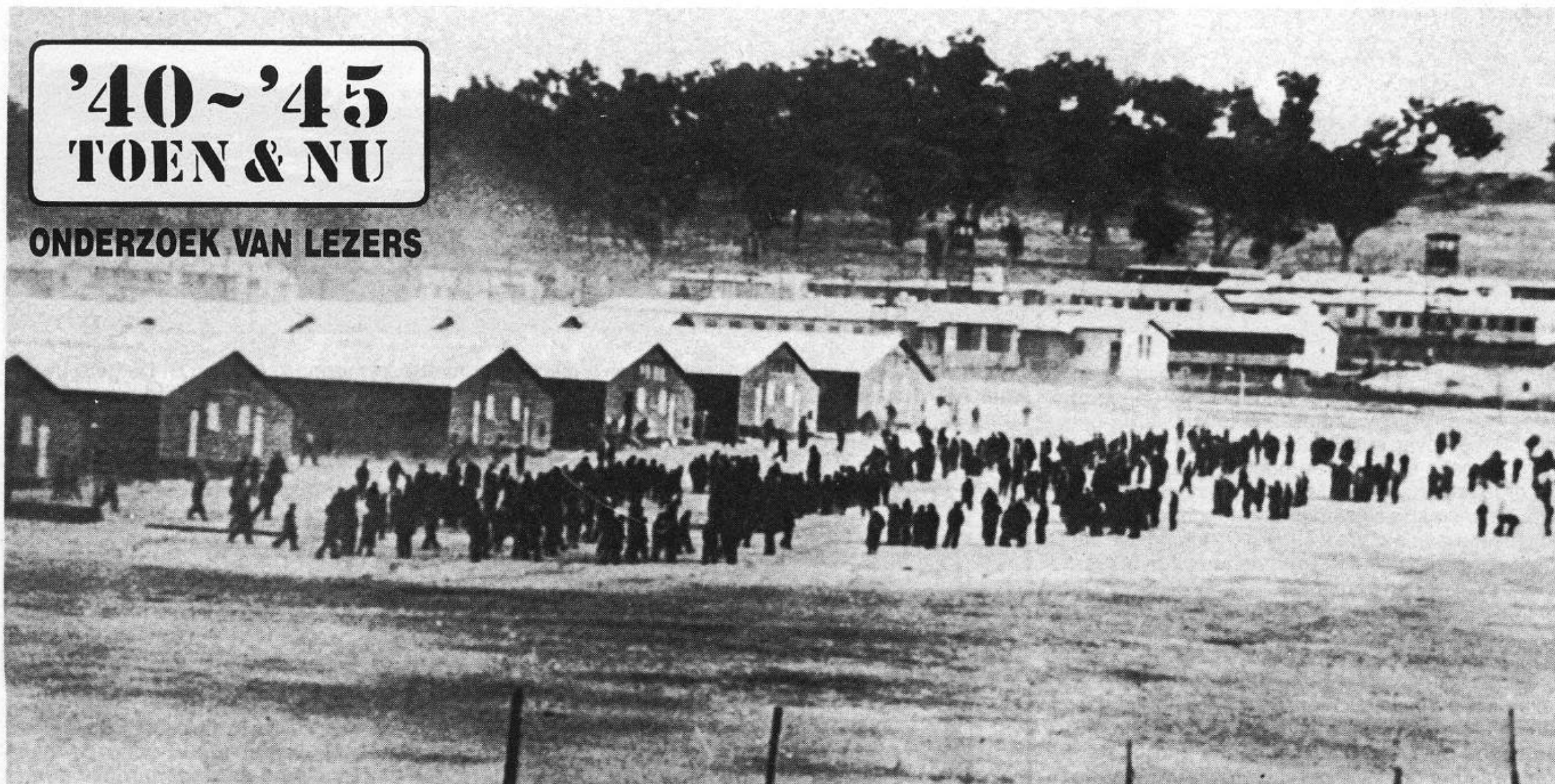
Verklaring der in de tabellen op p. 34 en 35 vermelde codes:

Oorlogsschepen: CV = vliegdekschip; CVL = klein vliegdekschip; CLAA = luchtdoelkruiser; DD = torpedojager; CA = zware kruiser; BB = slagschip; CL = lichte kruiser; DE = escorte-vaartuig; SB = onderzeeboot; ASC = hulpvaartuig.

Koopvaardijsschepen: AK = vrachtschip; AG/AP = transport-schip/hulpkruiser; AP = transport-schip; AO = tanker; AC/AK = vracht-schip/hulpkruiser; AX = onbekend; AW = walvisvaarder.

**'40~'45
TOEN & NU**

ONDERZOEK VAN LEZERS



De massale ontsnapping uit Cowra

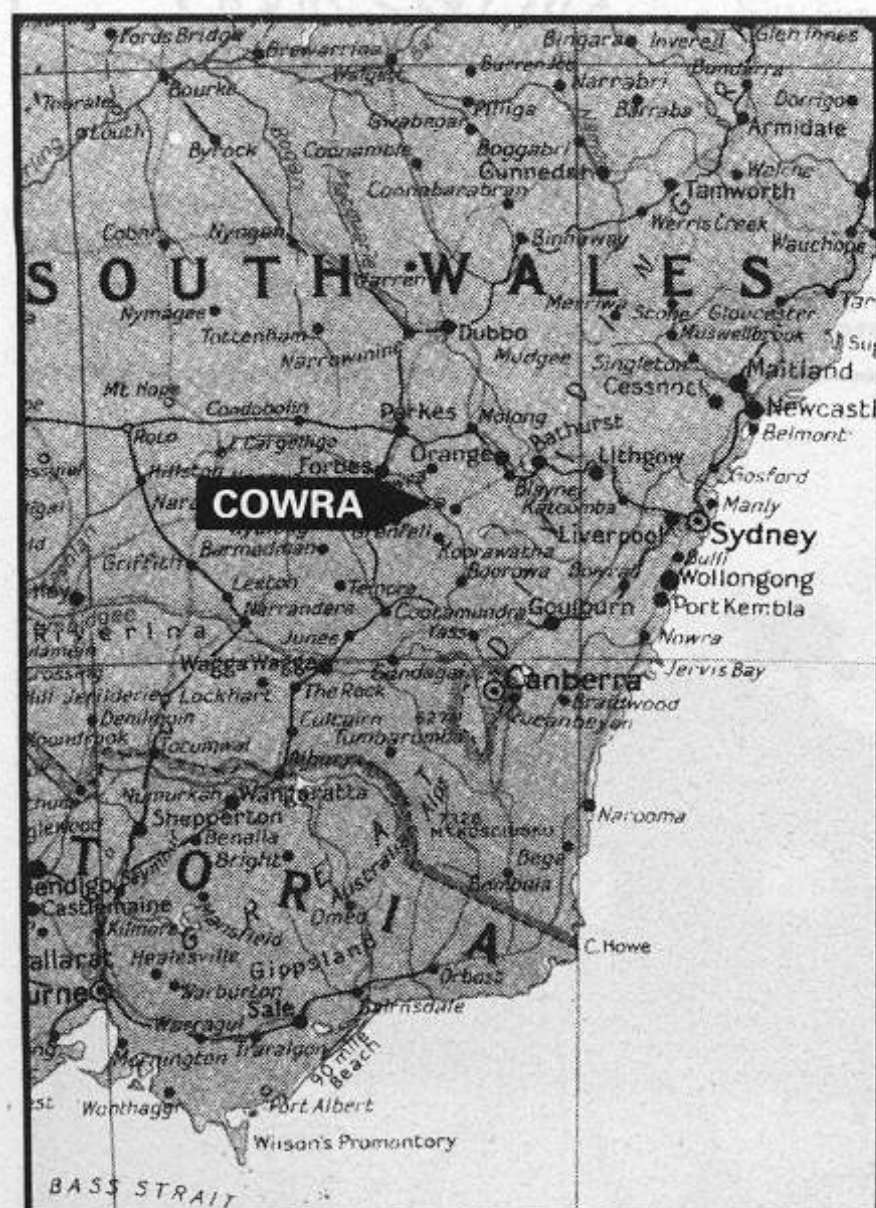
door Johan A. Williams

Op zaterdag 5 augustus 1944 vond de grootste ontsnapping uit de geschiedenis van het Britse Imperium plaats. Het gebeurde in een klein landelijk stadje in New South Wales in Australië. Het grensde aan de rivier de Lachlan en lag 385km ten zuidwesten van Sydney. Het stadje heet Cowra, een naam die is afgeleid uit de taal der autochtone bevolking, de zogeheten aboriginals. De betekenis ervan luidt zoveel als 'de rotsen', en hangt mogelijk samen met het door de hele stad en in de nabijgelegen heuvels aan de oppervlakte zichtbare granietachtig gesteente.

In 1941 bsloot het Australische leger een krijgsgevangenkamp in Cowra op te richten dat werd aangeduid als (P)risoner (o)f (W)ar Camp no. 12. Het bestond uit vier afzonderlijke kampen van elk bijna 7 hectare, die om en nabij 1.000 krijgsgevangenen konden bergen. Door het midden van het hele complex liep een strook - de zogenaam-

de Broadway - van 45 meter breed en 675 meter lang, die de kampen B en C aan de oostelijke kant scheidde van de kampen A en D die in het westen lagen. De kampen A en B waren in het zuiden van C en D gescheiden door een strook niemandsland van ongeveer 315 meter lang, met aan beide kanten een afrastering van prikkeldraad. De ingang van het complex bevond zich aan het zuidelijke einde van de Broadway. Als bewaking stonden er twee wachttorens en twee schilderhuisjes. Dit was de enige poort om alle vier de kampen in- of uit te gaan. Rondom elk kamp bevond zich een omheining die bestond uit drie, op een afstand van ongeveer 9 meter van elkaar gelegen, afzonderlijke afrasteringen van prikkeldraad. De ruimte tussen de afrasteringen was opgevuld met een netwerk van dicht in elkaar gerold prikkeldraad, dat 1.2 à 1.8 meter hoog was. De bewaking van het kamp was toe-

vertrouwd aan het 22e Australische Garnizoensbataljon (22nd Australian Garrison Battalion), dat grotendeels was samengesteld uit personeel dat niet meer geschikt was voor een gevechtsfunctie. Velen ervan hadden nog in de Eerste Wereldoorlog gediend. Anderen waren weliswaar jongere mannen, maar die hadden allen een of ander gebrek waardoor zij niet geschikt waren buiten Australië te dienen. De eerste krijgsgevangenen die arriveerden waren Italianen die in het Midden-Oosten waren gevangen genomen. Over 't algemeen waren de Italianen niet ontevreden met het feit dat zij krijgsgevangenen waren, en de samenwerking tussen hen en de bewakers schiep een aangename, ontspannen en ongedwongen sfeer. De Italianen waren te werk gesteld op boerderijen



Aanvankelijk werden in de verschillende kampen die in Australië waren opgericht - Graythorne in Queensland, Hay en Liverpool in New South Wales, Loveday in Zuid Australië en Tatura, Murchison en Myrtleford in Victoria - Italiaanse, Duitse en Japanse burgers geïnterneerd. Later kwamen daar ook gevangen genomen militairen bij. Kamp nr. 12 werd

in 1941 opgericht in Cowra, ten westen van Sydney. De foto geheel boven van het Japanse B kamp werd genomen op 1 juli 1944 - precies een maand voor de ontsnapping. Boven: Een van onze Australische lezers verkent de resten van het kamp, waarvan alleen de fundamenteen over zijn.

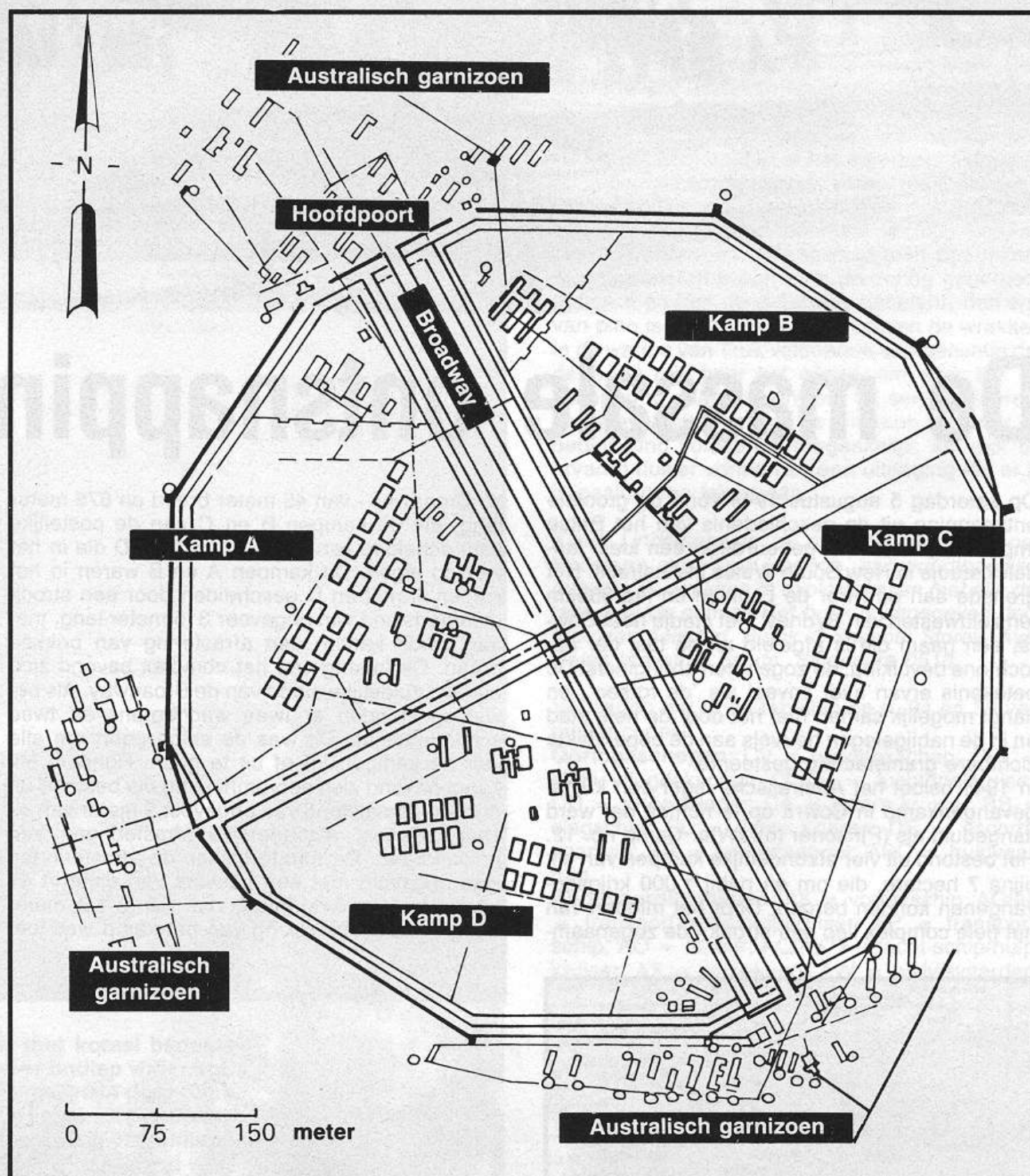


in de omgeving en zij hadden zich er geheel op ingesteld op die wijze het einde van de oorlog af te wachten. De bewakingsautoriteiten waren het er dan ook over eens dat slechts wat automatische wapens en geweren nodig zouden zijn om de orde te handhaven. Met de komst van de eerste Japanse krijgsgevangenen begonnen de zaken echter een andere wending te nemen. De Japanners die het eerst zouden arriveren waren hoofdzakelijk half verhongerde en gewonde militairen die tijdens de veldtocht in Nieuw Guinea krijgsgevangen waren gemaakt en die, hoewel in potentie gevaarlijk, zeer verzwakt waren door gebrek aan voedsel en door de ontberingen van het leven in de jungle. Echter, naarmate de tijd verstreek en er meer krijgsgevangenen arriveerden, en voorts de zwakkeren begonnen aan te sterken, was het duidelijk dat in vergelijking met de Italianen ten opzichte van de Japanners grotere waakzaamheid nodig zou zijn in verband met het latente gevaar dat zij opleverden.

Alle Japanners in Cowra zaten er onder een valse naam omdat het als zeer oneervol werd gezien dat Japanse soldaten krijgsgevangen waren gemaakt, hetgeen niet allen gold voor henzelf, maar ook alle familieleden der soldaten te schande maakte. De grootste eer die een Japanse soldaat ooit ten deel kon vallen was sneuvelen op het slagveld. Nu zij echter krijgsgevangen waren wisten zij dat zij nooit meer naar Japan konden terugkeren en dat zij in Australië zouden moeten sterven. De Japanners hadden - conform het oorlogsrecht voor krijgsgevangenen - toestemming gekregen naar huis te schrijven, maar elke Japanner in het kamp, of hij nu tot de luchtmacht, de marine of het leger behoorde, had geweigerd hiervan gebruik te maken.

Met de toeneming van het aantal Japanners in Cowra (tijdens de uitbraak bedroeg het aantal 1.104 onderofficieren en minderen), achtten de Australische autoriteiten het verstandig de bewaking meer wapens te geven. Een aantal mitrailleur (Vickers, Owen en Bren) werd uitgedeeld en opgesteld op plaatsen rondom de buitenste opmheining, die het meest kwetsbaar werden geacht. De Japanners, die in kamp B waren ondergebracht, bewerkten groente-tuinen en voerden daarnaast rondom hun barakken nog andere taken uit. Zij bleven dan ook om steeds meer gereedschap vragen. Een groot deel van hun tijd besteedden zij aan honkbal, aan worstelen en aan andere sportactiviteiten met het doel hun lichamelijke conditie zo hoog mogelijk op te voeren..

Cowra was ongeveer cirkelvormig en verdeeld in vier aparte kampen: A, B, C en D. De gebouwen waar het Australische 22e Garnizoensbataljon was ondergebracht lagen verspreid rondom het complex. De Italianen zaten in Kamp A en C, Japanners en hun officieren zaten in B en Formosaanen en Koreanen in kamp D.

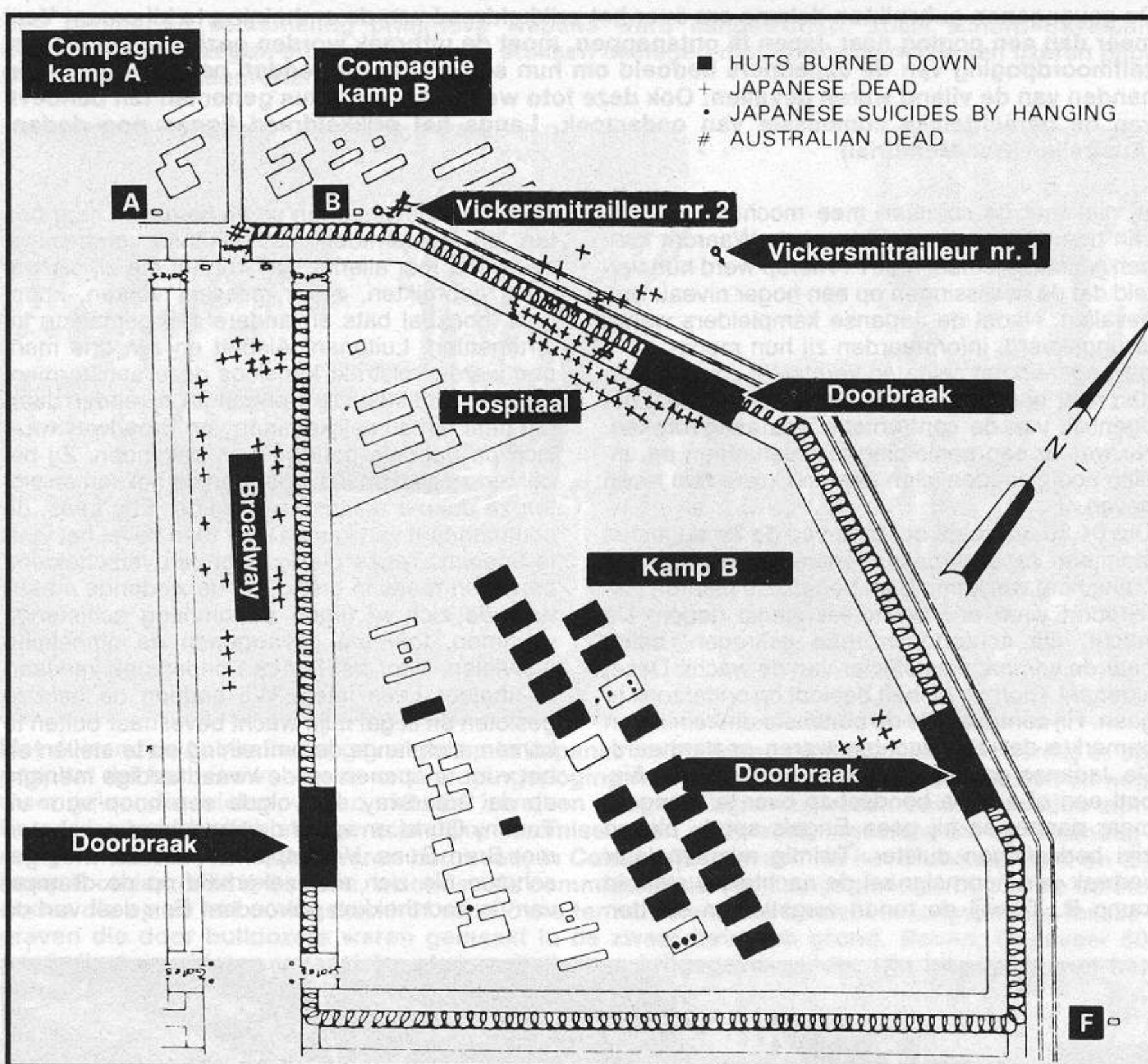


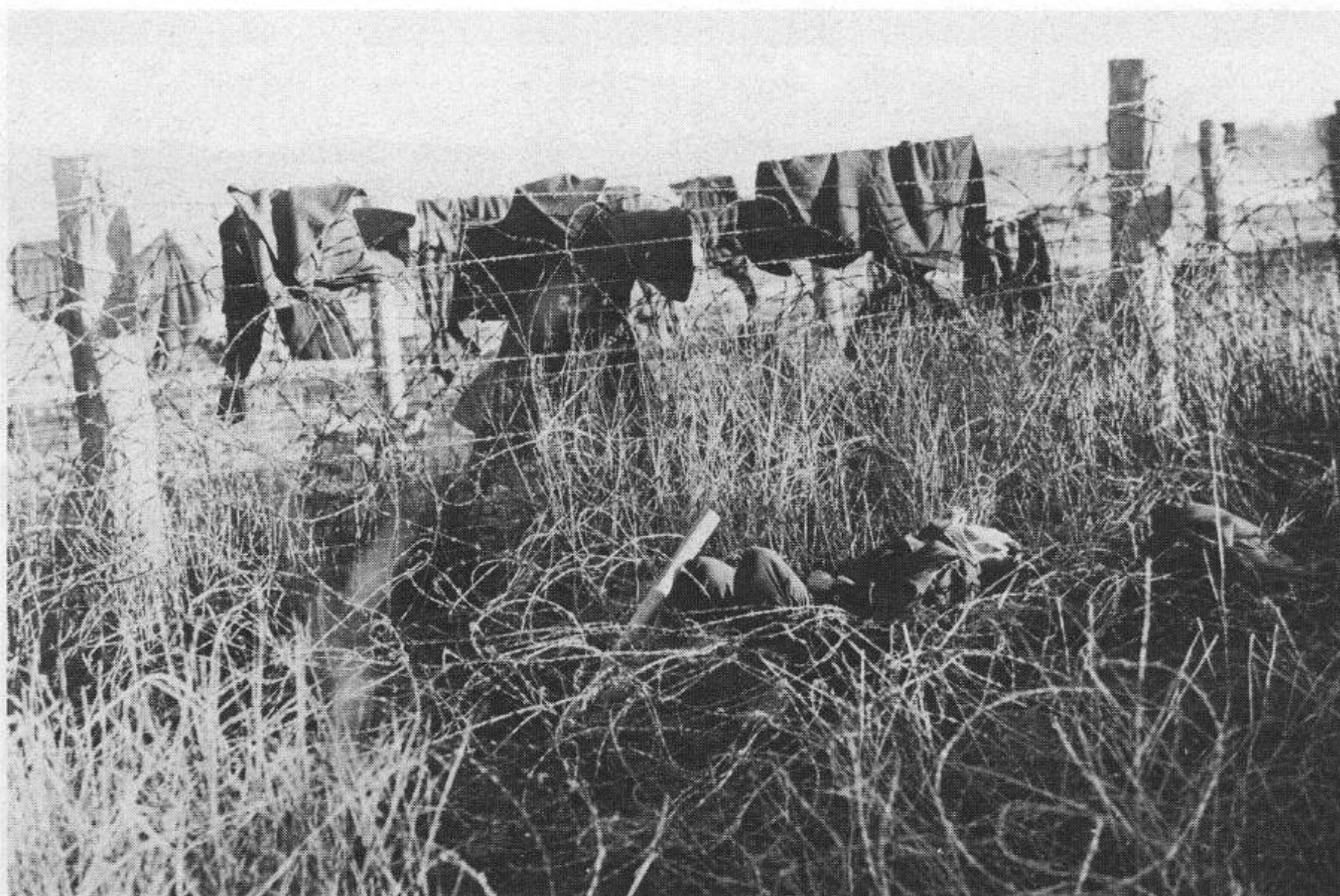


De morgen van zaterdag 5 augustus. Achter de goed onderhouden groentetuin staan de resten van uitgebrande barakken van kamp B vanwaaruit de massale ontsnapping plaatsvond. (Australian War Memorial)

Op 30 mei 1944 ontving kapitein Lord Kane, de inlichtingenofficier, een waarschuwing van een Koreaanse gevangene uit de afdeling voor Koreanen en Formosanen, dat er iets broedde bij de Japanners. Op 3 juni, na ondervraagd te zijn, vertelde de Koreaan aan de Australiërs dat in kamp B een complot werd gesmeed om een masse te ontvluchten. In de buurt, ongeveer 3km verderop, lag een recrutenopleidingscentrum, en de kampcommandant, luitenant-kolonel Montague A. Brown, maakte met het centrum de afspraak dat het bij een massale ontvluchting met lichtkogels en andere alarmeringsmaatregelen zou worden gewaarschuwd. Dit alles was geregeld op 8 juni. Op vrijdag 4 augustus riep de commandant van kamp B, majoor Robert Ramsay, de leider van het Japanse kampgedeelte, sergeant Akira Kanazawa bij zich, alsmede diens assistent sergeant Masao Kojima en zijn voorganger, sergeant-vlieger Tadao Minami. Hij deelde hun mee dat op maandag 7 augustus alle krijgsgevangenen beneden de rang van soldaat 1e klas zouden worden overgebracht naar een nieuw krijgsgevangenkamp in Hay. Deze aankondiging drie dagen van te voren was in overeenstemming met het daarover bepaalde in de Conventie van Genève. Toen de Japanse kampleiders vroegen waarom

De vergelijkingsfoto van John William's laat dezelfde omgeving zien zoals die er nu bij ligt. Slechts enkele vreemd aandoende overblijfselen van de fundering liggen nog temidden van een vredig landschap.





De gevangenen gebruikten dekens om over het prikkeldraad van de omheining te klimmen. Veel meer dan een poging naar Japan te ontsnappen, moet de uitbraak worden gezien als een soort zelfmoordpoging van de Japanners bedoeld om hun soldateneer te redden nadat zij levend in handen van de vijand waren gevallen. Ook deze foto werd op 5 augustus genomen ten behoeve van de gerechtelijke commissie van onderzoek. Langs het prikkeldraad liggen nog doden. (Australian War Memorial)

zij niet met de soldaten mee mochten, zei een van hen: 'Dit is een slechte zaak. Waarom kunnen we niet allemaal mee?'. Hierop werd hun verteld dat de beslissingen op een hoger niveau was gevallen. Nadat de Japanse kampeiders waren teruggekeerd, informeerden zij hun medegevangenen dat soldaten verplaatst zouden worden naar een nieuw kamp. Dit betekende dat het ogenblik van de confrontatie was aangebroken. Nu was er een aanleiding te ontsnappen en, indien nodig zouden allen daar in Cowra hun leven geven.

Om 01.30 uur in de ochtend van de 5e augustus klom een Japanse gevangene over de binnenste omheining van kamp B en begaf zich naar de buitenpoort waar drie bewakers dienst deden. De wacht, die achterdocht had gekregen, belde naar de compagnies officier van de wacht. Deze, luitenant Thomas Aisbett besloot op onderzoek te gaan. Hij controleerde de buitenste omheining en bemerkte dat alle wachten waren gealarmeerd. De Japanse gevangene probeerde luitenant Aisbett een of andere boodschap over te brengen, maar aangezien hij geen Engels sprak, bleven zijn bedoelingen duister. Twintig minuten later verbrak een hoornsignaal de nachtelijke stilte in kamp B. Terwijl de tonen wegstierven stortten

zich 1.100 gevangenen uit de barakken naar buiten en bestormden de buitenste omheining, zwaaiend met allerlei voorwerpen die zij als wapens gebruikten, zoals messen, vorken, knuppels, honkbal bats en andere zelf gemaakte instrumenten. Luitenant Aisbett en zijn drie mannen waren volstrekt kansloos deze aanstormende massa tot staan te brengen en zij renden daarom naar het zuidelijke einde van Broadway waar zich de dubbele poorthekken bevonden. Zij bereikten ze juist op tijd, openden de hekken en sloten ze daarna achter zich. Majoor Eric Lees, de commandant van kamp D gaf toen bevel het vuur te openen. Tegen die tijd stonden verscheidene barakken reeds in brand, en de ziedende massa tekende zich af tegen de omhoog schietende vlammen, toen de gevangenen de omheining aanvielen. Voor het hof van onderzoek verklaarde majoor Lees later: 'Wij hadden de hekken gesloten en ik gaf mijn wacht bevel naar buiten te komen, zich langs de omheining op te stellen en het vuur te openen op de kwaadaardige menigte op de Broadway. Er volgde een hoop vuur uit Tommy Guns, en vanaf de toren werd geschoten met Bren Guns. Vijf Japanners werden neergeschoten die zich met zekerheid op de drempel van de poorthekken bevonden. Een deel van de

menigte brak de twee hekken open die toegang gaven tot het gedeelte waar de verblijven waren van de krijgsgevangenen officieren. Ik gaf bevel op iedereen te schieten die zich daar bevond, echter te vermijden dat de gebouwen werden geraakt. Met uitzondering van enkele uitzonderingen stak nadien niemand zijn hoofd meer naar buiten. Een aantal werd neergeschoten bij de ingang tot het officiersgedeelte en enkelen in het gedeelte zelf.' De Japanners, tegengehouden door de dubbele poorten, trachtten uitzinnig van woede de hekken neer te halen. Elders in het kamp was heviger mitrailleurvuur te horen. Toen zij er niet in slaagden de hekken te forceren, besloten de Japanners langs de Broadway terug te keren en te pogen het Koreaanse gedeelte binnen te gaan. De Koreanen toonden echter niet het minste enthousiasme voor de ontvluchtigingspoging, zodat de Japanners dit plan opgaven en teruggingen om opnieuw te proberen de hekken naar het officiersgedeelte open te breken. Het ijzerdraad begaf het onder de lichaamsdruk en de Japanners stroomden het deel van het kamp binnen waar de officiersverblijven lagen. De volgende dag bleek dat in de meêlée een van de Japanse officieren was doodgeschoten en een was gewond. Om de verwarring nog groter te maken had een verdwaalde kogel de kampverlichting onklaar gemaakt, en het enige licht kwam nu van de brandende barakken in het midden. De gevangenen in de Broadway splitsen zich vervolgens in twee groepen. Een vervolgde met de aanvallen op de zuidelijke poort, terwijl de andere groep zich naar het noordelijke uiteinde begaf dat werd bewaakt door de A en de B compagnie.

Majoor Ramsay lag op dat moment nog te slapen, maar wakker geworden schoot hij drie lichtkogels af, het tussen de leiding van het krijgsgevangenkamp en van het recrutencentrum afgesproken alarmsignaal dat er een ontsnappingspoging werd uitgevoerd. Aan de noordwestelijke perimenter deed een Japanse groep krijgsgevangenen, ongeveer 200 man, een vastberaden poging om, met gebruikmaking van dekens, door het prikkeldraad heen te komen om er tenslotte overheen te klimmen en zich over de omheining heen te werken. Op dat moment opende de Vickers mitrailleur, bemand door de soldaten Ben Hardy en Ralph Jones, het vuur. De mitrailleurstelling werd uiteindelijk overmeesterd door de Japanners en beide soldaten vonden daarbij de dood. Naderhand kregen zij postuum het George Cross. De desbetreffende mutatie, opgenomen in de London Gazette [de Britse Staatscourant] van 1 september 1950 luidde:

'Soldaat Benjamin Gower Hardy stond in het Krijgsgevangenkamp 12 in Cowra op wacht met een andere soldaat met wie hij een Vickers mitrailleur bemande, waarbij hij het kampgedeelte bewaakte waar meer dan 1.000 Japanse krijgsgevangenen zaten opgesloten. In de nacht van 4 op 5 augustus 1944 organiseerden de gevangenen een massale uitbraakpoging, stormden over



Andere Japanners handelden meer doelbewust in hun poging hun eer te redden. Links: Deze gevangene, gevonden naast het prikkeldraad heeft

zijn keel doorgesneden. Rechts: Sergeant-majoor Masao Kojima, een van de aanvoerders, heeft zich opgehangen in de keuken van kamp B.



de omheining en wierpen zich op de mitrailleurploeg. Soldaat Hardy en zijn metgezel spreidden grote moed en plichtsbetrachting ten toon tegenover een overmachtige en verwoede aanval, door stand te houden en hun wapen te blijven bedienen totdat zij werden gedood. Soldaat Hardy vond de dood in de ware Britse geest door zich op te offeren voor zijn vaderland.

Een gelijklopende mutatie had betrekking op soldaat Ralph Jones. Nadat de Japanners de twee soldaten hadden gedood die de Vickers bemanden, probeerden zij dit wapen op de Australische bewakers te richten. Hardy had, voordat hij werd gedood, de mitrailleur nog onklaar weten te maken, waardoor de Japanners niet in staat waren het ding in stelling te brengen. Toen openden ongeveer 30 Australische schutters het vuur op de Japanners die probeerden de Vickers weer aan het schieten te krijgen. Hierbij werden enkelen van hen gedood, terwijl de rest werd teruggedreven.

Toen het licht werd op zaterdagmorgen was het toneel er een van dood en verderf. Dode lichamen lagen her en der over het complex verspreid; zij hingen in het prikkeldraad en lagen voorts te midden van de uitgebrande resten van de barakken. Van de 1.104 Japanners die in kamp B zaten waren er 588 ontlucht naar de Broadway, maar kwamen daar niet verder; 138 hadden het kamp niet verlaten, terwijl 378 over het prikkeldraad van de uiterste

omheining waren ontlucht. Het aantal slachtoffers onder de Japanners was 231 doden en 130 gewonden. Van die het leven verloren waren er 183 neergeschoten en van 29 bleek dat zij zelfmoord hadden gepleegd door zich op te hangen of door elkaar dood te steken. Twee gevangenen hadden zich voor een trein geworpen die uit Blaney kwam en op weg was naar Cowra. Nog eens twaalf vonden de dood door onbekende oorzaak en vijf door een combinatie van geweschoten en zich zelf toegebrachte verwondingen.

De Australiërs telden vier doden en vier gewonden. Degenen die in het kamp sneuvelden waren soldaat Benjamin Hardy, soldaat Ralph Jones en soldaat Charles Shepherd, terwijl luitenant Harry Doncaster door een onbekend aantal Japanners werd gedood toen hij in het district Cowra bezig was ontluchte gevangenen bijeen te drijven.

In de dagen die daarop volgden werden de Japanners die erin waren geslaagd uit het kamp naar het omringende platteland te ontluchten, opnieuw gevangen genomen en naar het kamp teruggebracht.

De 231 Japanse doden werden met de vier Australiërs begraven op het kerkhof in Cowra dat thans in onderhoud is bij de Oorlogsgravenstichting van het Gemenebest (Commonwealth War Graves Commission). In de Japanse afdeling liggen ook andere Japanse krijgsgevangenen begraven, alsmede vliegtuigbemanningen die met hun toestellen boven Australië werden neergeschoten en geïnterneerden die tijdens de oorlog overleden.

Dit voorval in de Australische en Japanse geschiedenis blijft uniek doordat het de grootste ontsnapping aller tijden is geweest. Als men ech-



Een bloederige verzameling primitieve wapens werd aangetroffen, zoals scherp geslepen bestek, getande zagen en brodmessen, stokken beslagen met spijkers en stukken ijzeren pijp. (Australian War Memorial)



Met duizenden Australische gevangenen in Japanse handen was de Australische regering er op gespitst dat het nieuws van de ontsnaptingspoging waarbij 200 mensen het leven lieten en nog meer gewonden vielen, Japan niet zou bereiken voor alle bijzonderheden bekend zouden zijn. Er werd onmiddellijk een gerechtelijke commissie van onderzoek ingesteld die op maandagmorgen, voordat de doden waren begraven, in Cowra bijeenkwam. Na het bloedbad rond en bij kamp B onderzocht te hebben, woonden de commissieleden ook de begrafenis bij van de eerste doden die op de het oorlogskerkhof van Cowra ter aarde werden besteld in langwerpige massagraven die door bulldozers waren gemaakt in de zwaar bevroren grond. Boven: Ongeveer 50 Australische soldaten, geassisteerd door Italiaanse krijgsgevangenen, zijn hier bezig met het opruimen van de begraafplaats.



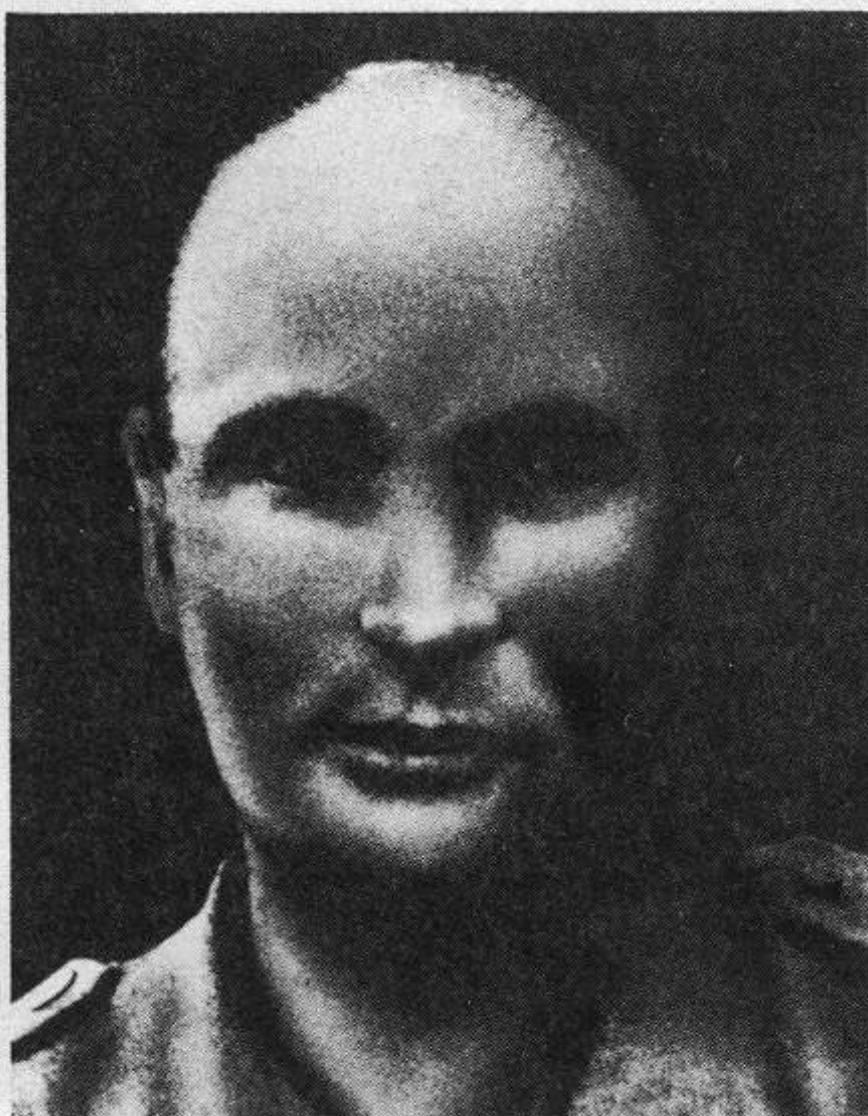
De Japanse hoek van de begraafplaats thans - Judy Cunningham bekijkt de twee monumenten. Een ervan werd opgericht in 1978 door de Japanse Cowra Association.





De commissie van onderzoek kwam iedere dag bijeen in de recreatiebarak van de YMCA in het kamp. Zij ondervroeg totaal 61 getuigen voordat zij op 14 augustus terug-keerde naar Sydney om haar bevindingen af te ronden. De resultaten werden een week later via Zwitserland doorgegeven aan Japan. Ondertussen waren alle 334 gevangenen die ontsnapt waren weer teruggevonden, met inbegrip van 25 doden die waren gevonden. *Boven:* De Australiërs hadden vier mannen verloren (alsmede vier gewonden). De soldaten Jones, Hardy en Shepherd en luitenant Doncaster werden begraven in perceel D op het oorlogskerkhof van Cowra. Het meisje op de foto is de dochter van de schrijver.

ter vandaag de dag, meer dan veertig jaar later, tussen de zachtglooiende huevels van Cowra de plek zoekt waar het kamp lag, dan is er niets meer te zien dan wat bakstenen fundamenteën van de barakken waartussen de koeien grazen. Het is moeilijk zich de gebeurtenissen van die dag voor te stellen, toen zo velen de dood vonden in wat alleen maar een zinloze, ja moedwillige poging tot zelfmoord is geweest om de eer te redden van die Japanners die het uitwissen van de schande van de nederlaag belangrijker achtten dan het leven zelf.



Soldaat Ralph Jones (*links*) en soldaat Ben Hardy (*rechts*) werden gedood toen hun Vickersmitrailleur (No.2 op de kaart op pag.39) werd bedolven door hordes fanatieke Japanners. Toen de gevangenen het wapen in handen hadden probeerden zij de mitrailleur te draaien. Aangenomen wordt echter dat Hardy nog in staat is geweest het wapen onklaar te maken voor hij werd doodgeslagen. Beide soldaten werden na de oorlog onderscheiden met het George Cross. Van de andere twee slachtoffers kreeg soldaat Charles Shepherd dodelijke messteken toen hij uit het wachtlokaal van de B compagnie kwam. Luitenant Harry Doncaster werd ergens buiten het kamp gevonden. Bij het gerechtelijk onderzoek van de vier doden in december verklaarde de rechter van instructie dat men de dood van luitenant Doncaster ten zeerste betreurde 'want het blijkt dat hij was uitgestuurd om te assisteren bij het zoeken naar de ontsnapte gevangenen, dat hij voorts ongewapend was en niets bij zich had om zich te verdedigen. Zijn dood is zeer tragisch en had nimmer mogen gebeuren omdat op dat moment de gevangenen radeloos waren'.





Antwerpen, 'Stad van de plotse dood'

door Achiël Rely

De eerste V2 die op Groter Antwerpen zou vallen, explodeerde op 7 oktober 1944 in de gemeente Brasschaat. Daarbij vielen echter geen slachtoffers. Naar wordt gezegd is de eerste V1 op 11 oktober in de gemeente 's Gravenwezel neergekomen, maar mijn herinnering zegt dat dit onjuist is. Ik weet nog dat ik mij bevond in een straat in Merksem, een van de grotere voorsteden van Antwerpen. Het kan eind augustus of begin september zijn geweest, de stad was nog door de Duitsers bezet, toen een vriend en ik het hoorden - dat vreemde lawaai in de lucht dat later bekend zou worden als het karakteristieke geluid van de pulserende straalmotor van de V1. Plotseling vloog er een vliegtuig voorbij dat zich van het westen naar het oosten verplaatste in de richting van Schoten, althans wij dachten dat het er een was en dat het in moeilijkheden verkeerde. Door een open plek in de hemel zochten we de lucht af naar, om het even, wat wij dan ook mochten hebben gezien, en dat het meeste weg had van een vliegende kachelpijp. Toen het geluid ophield, en tegelijkertijd ook de vlammen doofden, hield het merkwaardige object ook op te vliegen en dook het naar de aarde. We sprongen allebei op onze fietsen en konden vrij gemakkelijk vaststellen waar het was neergekomen - namelijk in de tuin van een villa die in het gehucht Koningshof bij Schoten lag. Wij waren jongens van dezelfde leeftijd, veertien jaar, en ons beider verjaardag viel in oktober. In sommige publicaties wordt dit verhaal als een gerucht gequalificeerd, maar wij weten dat het echt gebeurde. Ik vraag mij af of de vliegende bom enigerlei explosieven bij zich had, want naar ik mij herinner was de schade gering. De massieve klap die op vrijdag 13 oktober boven Antwerpen hoorbaar was, overtrof zelfs het lawaai van de explosie begin september, toen de Duitsers de met het tij op- en neer gaande pontons van het veer over de Schelde vernietigden. Later op de dag verspreidde het nieuws zich dat op de hoek van de Schilders- en de Karel Rogierstraat verscheidene gebouwen als een kaartenhuis waren ingestort en dat veel mensen onder hopen puin bedolven lagen. De mensen bedachten allerlei oorzaken voor de ontploffing: de echte oorzaak was een V2 die vanuit de Eifel in

Duitsland was gelanceerd. Nadat het reddingswerk opgang was gekomen bleek al spoedig dat er 32 doden onder het puin lagen en dat 45 mensen waren gewond. Vele beroemde schilderijen in het nabijgelegen Museum of Fine Arts waren beschadigd door rondvliegend glas en stukken neervallende kalk.

Een tweede ontploffing vond plaats om kwart over vier in de middag. Het leek alsof er een bom geëxplodeerd was bij het abattoir: in feite was het echter een V1. Die dag werd juist vlees gedistribueerd en er waren daarom veel slagers aanwezig. Onder de slachtoffers waren 14 doden en 15 gewonden. De mensen baanden zich een weg om het toneel van de ramp beter te kunnen aanschouwen. De bezorgdheid onder de bevolking nam wel toe, maar er waren geen tekenen van paniek. Wie had ooit gedacht dat na vier jaar bezetting de oorlog met het V-wapen boven Antwerpen zou losbarsten, zoals dat ook het geval was boven Londen. Niemand kon vertellen waardoor een van beide rampen was veroorzaakt en de mensen waren er zeker van dat de gevolgen van een vliegende bom veel ernstiger zouden zijn. In de kranten van de volgende dag stond niets dat een duidelijke aanwijzing gaf, behalve dan dat de Belgische bevolking werd gewaarschuwd voor het gevaar van de vliegende bommen. Als men er een zou zien of horen, was het advies zich plat op de grond te werpen, de mond open te houden (om het effect van de luchtdrukverplaatsing na de ontploffing te verminderen) en zo ver mogelijk uit de buurt van glas te blijven. Het kritieke ogenblik was het moment dat het karakteristieke geluid van de motor stopte, wat betekende dat de bom op de aarde zou neerstorten.

De volgende dag, zaterdag, ging rustig voorbij, maar op zondag de 15e oktober raakte een vliegende bom de kade van de Willemshaven, waardoor tussentwintig mensen in het ziekenhuis moesten worden opgenomen. Nog meer incidenten vonden plaats op de 16, de 17e en de 18e, zonder dat er echter ernstige gewonden vielen. De volgende keer dat een vliegende bom neerstortte was op donderdag de 19e, toen deze terecht kwam in de Kroonstraat in Borgerhout, waardoor 25 huizen werden vernietigd, 44 men-

sen gedood en 100 gewond. Nu was het wel duidelijk dat de Duitsers Antwerpen bombardeerden met hun geheime V-wapens.

Hitler en het Duitse Oberkommando realiseerden zich zeer goed welke betekenis de haven van Antwerpen had voor de Geallieerden die pas eind november gebruik zouden kunnen gaan maken van de aldaar aanwezige uitgebreide faciliteiten. Dit gebeurde na een uitgebreide mijnenveegoperatie in de Schelde die volgde op de verovering van Walcheren (zie *Toen en Nu* 36). Bij de aanvallen met V-wapens zou Antwerpen het met Londen het zwaarst te verduren krijgen; in feite zouden er meer vliegende bommen en raketten op de Belgische havenplaats neerkomen dan op de Britse hoofdstad. In overeenstemming met Hitler's plannen, die in september aan de orde waren gesteld, zou Antwerpen het doel worden van het Ardennenoffensief dat midden december losbrak. Gedurende het offensief zou de grootste aanval met V2's plaatsvinden binnen een tijdsbestek van 24 uur: Antwerpen werd toen op 23 en 26 december bestookt met 26 raketten.

De voor de stad bestemde vliegende bommen werden gelanceerd vanaf installaties opgesteld in de buurt van Keulen en vanuit het gebied Trier/Koblenz in de Eifel. De lanceerinstallaties werden bediend door Flakregiment 155(W) onder commando van Oberst Max Wachtel. Na de uitbraak uit Normandië van de Amerikaanse en Britse strijdkrachten, en de daarop gevolgde terugtrekking van dit regiment, was het verspreid over Nederland en Duitsland. Vanuit Normandië had Flakregiment 155(W) de aanvallen met vliegende bommen op Engeland destijds geopend. Nadien werden ze vanaf Heinkels op Engelse doelen gelanceerd. Van de in België geprojecteerde lanceerinstallaties kwam niets terecht wegens de snelle opmars der Geallieerden vanaf de Seine. Vele eenheden werden korte tijd gestationeerd in Kamp Maria ter Heide bij Antwerpen, voordat zij weer werden verplaatst naar Deventer. Vanuit Waterloo, waarheen de eertijds ten westen van Parijs gelegerde staf van LXV Armeekorps waar-



De Lange Nieuwstraat getroffen op 27 november, 18 doden en 64 gewonden.

onder de V-wapens vielen, met zijn commandant, Generalleutnant Erich Heinemann was overgebracht, kon deze nog op het nippertje ontkomen op het moment dat de Britse troepen Brussel binnentrokken. Oberst Wachtel kreeg bevel de bombardementen op Antwerpen begin november op te voeren, terwijl ondertussen in Midden-Nederland lanceerplaatsen in gereedheid werd gebracht om een begin te maken met het van nabij bestoken van Belgische doelen.

De raket-lanceereenheden werden verdeeld tussen Gruppe Nord en Gruppe Sud. Half oktober werden in Noord-West Duitsland, bij Burgsteinfurt, ten noorden van Münster twee batterijen gestationeerd van Gruppe Nord; de 1e en de 3e van het 485e (Mobiele) Artilleriedetachement, alsmede de pas gearriveerde SS Werferbatterie 500. Vandaaruit vuurden zij raketten af op Antwerpen. De 2e Batterij van het 485e Detachement lag in Den Haag vanwaar de beschietingen op Londen werden voortgezet. Batterij 444 stond opgesteld in Friesland. Deze beschoot ook Antwerpen, alsmede doelen in East Anglia. De 2e en 3e Batterij van het 836e (Mobiele) Artilleriedetachement van Gruppe Sud bombardeerde Antwerpen vanuit de nabijheid van Merzig in het Saargebied, terwijl de 12e Batterij 32km noordoostelijk stond opgesteld en opereerde vanuit de omgeving van Hermeskiel.

In november volgde de concentratie van alle drie de batterijen van het 485e Detachement voor een gecombineerde actie tegen de Belgische havenstad. In december werd de 1e Batterij verplaatst naar Den Haag, waarbij zich in januari ook de 3e voegde. SS Werferbatterie 500 was westwaarts naar Nederland gedirigeerd en stond nu opgesteld in het gebied tussen Zwolle en Enschede. De 2e en 3e Batterij van het 836e Detachement van Gruppe Sud hadden zich eind oktober verplaatst naar een gebied ten noorden van Merzig, om zich te voegen bij de 1e Batterij bij Hermeskiel. In november en december zou het Detachement meer noordelijk hergroeperen in het gebied van Hachenburg in het Westerwald.

De snelheid en de omvang van de geallieerde veroveringen ten noorden van de Seine op het einde van augustus, had de hoop doen vervliegen dat in gereedheid gebrachte lanceerplaatsen ten noorden van de Somme zouden kunnen worden gebruikt. Daarna rekende men niet alleen af met het idee vanuit het gebied tussen Gent en Doornik te opereren, maar binnen 24 uur ook met het alternatief om verder ten oosten van de lijn Antwerpen-Mechelen te gaan zitten. In plaats daarvan werden de eenheden van Gruppe Nord (de 1 en de 2e Batterij van 485) uit de omgeving van Kleef weggehaald en opgesteld tussen Den Haag en Wassenaar. Die van Gruppe Sud (de 2e en 3e Batterij van 836 en toentertijd Batterij 444)

gingen eerst van Baumholder in het Rijnland naar het westen van Venlo, maar vervolgens zuidwaarts naar het gebied van Euskirchen ten zuidwesten van Bonn. Batterij 444 opereerde vanuit de Ardennen en opende de aanval op continentale doelen met een raket die op 8 september op Parijs werd afgevuurd, terwijl later diezelfde dag Gruppe Nord de eerste twee raketten vanuit Nederland op Londen lanceerde.

Half september veroorzaakte Montgomery's Operatie Market Garden, die de verovering van de bruggen over Maas, Waal en Rijn ten doel had (de Slag om Arnhem), opnieuw verplaatsingen bij Gruppe Nord. Vandaar de terugtrekking van het 485e Detachement van Den Haag/Wassenaar naar Burgsteinfurt om het risico af te wenden te worden afgesneden. Toen het duidelijk was geworden dat de Geallieerden de slag om Arnhem hadden verloren, keerde de 2e Batterij begin oktober terug en volgde de hergroepering via Zwolle van Batterij 444 die in Friesland werd opgesteld en afkomstig was van Walcheren, waarheen dit onderdeel slechts een week eerder vanuit Gruppe Sud was verplaatst om de aanvallen op Londen te intensiveren. Onderwijl bestookten de twee batterijen van 485 de steden Luik, Leuven, Doornik, Maastricht en Hasselt. Andere steden in België en Noord-Frankrijk kwamen onder vuur te liggen van de twee batterijen van het 836e Detachement.



Door de Operatie Market Garden werd Londen wat respijt verleend met betrekking tot de aanvallen van de V2's. De verplaatsing van Gruppe Nord had Londen buiten het bereik van de raketten gebracht. Norwich en Ipswich in East Anglia werden het doelwit van de in Friesland opgestelde Batterij 444. De raketaanvallen op de Britse hoofdstad waren nog maar net iets meer dan een week door de 2e Batterij van het 485e Detachement hervat, toen Hitler op 12 oktober bevel gaf de aanvallen voortaan uitsluitend op Londen en Antwerpen te concentreren.

De raketoperaties werden geleid door SS-Gruppenführer (luitenant-generaal), Hans Kammeler, een van Himmler's ambitieuze en energieke 'rijzende sterren' die in feite de hiërarchie van het LXV Armeekorps had doorbroken en die voor de SS de leiding over het raketoffensief zou bemachtigen (zijn positie werd nog versterkt gedurende de nasleep van de aanslag op Hitler). Uiteindelijk zou hij voor de SS ook de V1 operaties beheersen en verantwoordelijk worden gesteld voor het gehele rakettenprogramma.

Op 28 oktober verloren in de Bontelmanstraat, in een van de dichtstbevolkte wijken van Antwerpen, 71 mensen het leven door een vliegende bom. Er waren 78 gewonden en 40 huizen werden verwoest. Een dag later werden zes treffers genoteerd, op de 30e drie en op de 31e twee. Het gemiddelde zou stijgen tot 35 inslagen per dag voor de hele provincie, een gebied waarin Antwerpen, Mechelen en Turnhout liggen, steden die meer dan zes maanden door het raketvuur bedreigd werden. Op 16 november werd het weeshuis in de Durlotstraat getroffen. Het gebouw was gedeeltelijk ingericht als noodziekenhuis. Een van de artsen en drie zusters van het Rode Kruis vonden de dood terwijl zij bezig waren een patient te opereren. Verscheidene anderen van de in totaal 32 doden waren weeskinderen die op een binnenplaats aan het spelen waren en die bedolven werden onder een instortende muur. In de van Roeistraat in Merksem vielen 41 doden, in de Houtemstraat in Berchem 19, aan de Kelsevest 5, in de Gasstraat 28, in de van Duyststraat in Deurne 13, in de Breydelstraat 36, in de Van Trierstraat 25, op de Irislei in Merksem 22 en op de Muggenberglei 42 - een eindeloze lijst van ellende en verdriet.

Op 17 november werd het St. Joanna Instituut aan de Ferdinand Coosemanstraat door een V2 geraakt. Daar stierven 32 kloosterzusters onder het puin. Een van de ergste gebeurtenissen zou plaatsvinden op 27 november. Toen werd een belangrijk knooppunt van wegen, het Teniersplein bij het Centraal Station, door een V2 getroffen. Vier MP's waren daar juist bezig het verkeer te regelen om een colonne te laten passeren toen, door het springen van een hoofdwatervleiding, een ontzaglijke fontein omhoog spoot, die als een gigantische geyser het water over het plein deed gutsen, waardoor er binnen enkele minuten een groot bassin was gevormd waarin afgerukte lichaamsdelen, snippers kleren en damesstasjes rondredde. De ramen van vier trams die in de nabijheid stonden, sneuvelden alle, wat tot gevolg had dat alle passagiers werden gewond. Een

van de MP's werd nooit teruggevonden en de stoffelijke resten van een andere MP werden ontdekt op het dak van een gebouw dat zo'n 60 meter verderop lag. Het dodental bedroeg 157, onder wie 29 tot het geallieerd personeel behoorden. Zo'n 248 mensen raakten gewond.

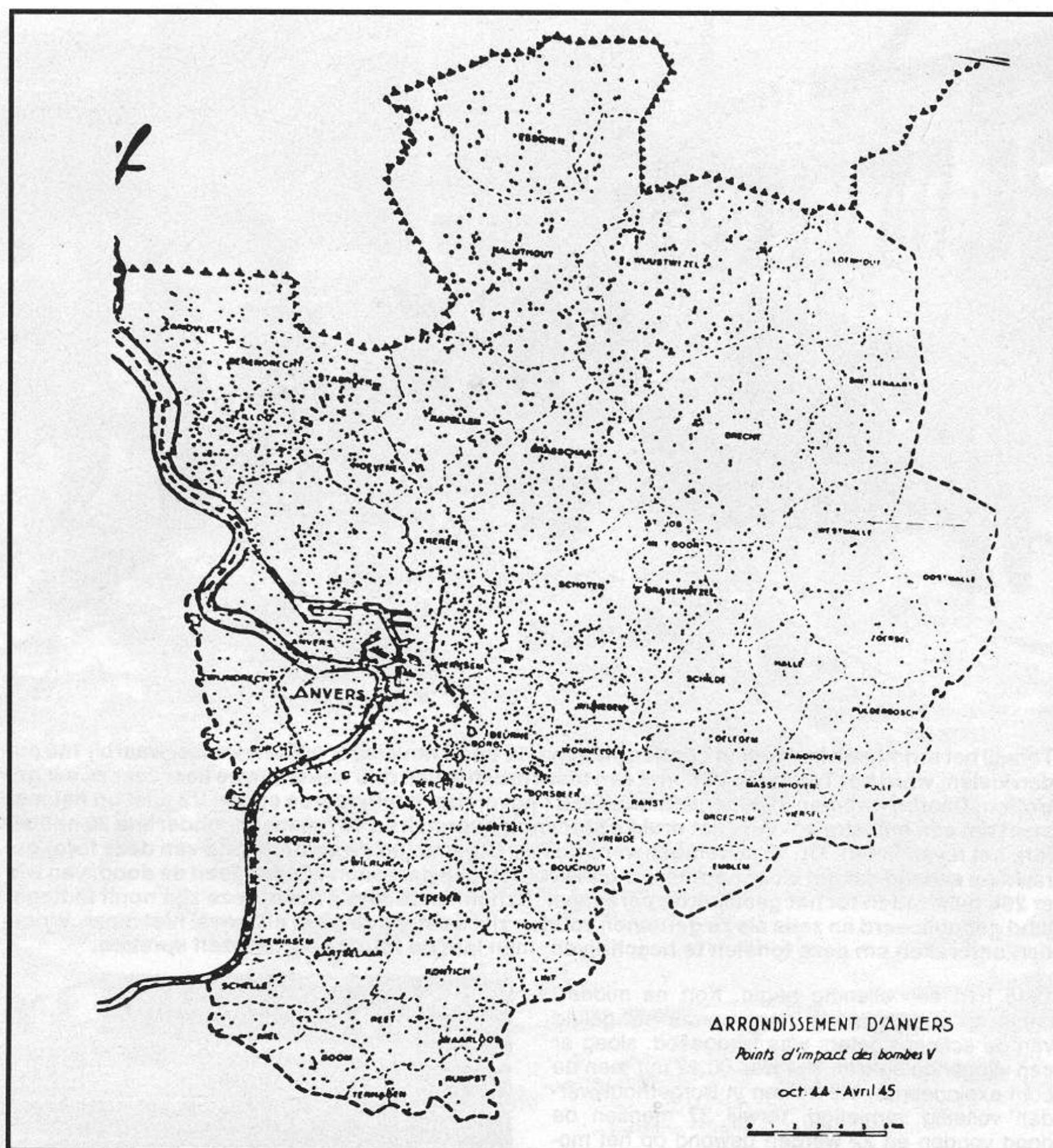
Op 16 december (de eerste dag van het Ardennenoffensief, maar niemand was zich dit toen bewust) gebeurde de meest afschuwelijke ramp. Een tjokvolle bioscoop, het Rex Theater aan de Keyserlei, kreeg een voltreffer van een raket. Het was halverweg de middag en bijna alle 1.200 zitplaatsen waren bezet. Gedraaid werd *Buffalo Bill* en alle ogen waren gericht op de vermetele daden van de held, echter niet op de klok die naast het witte doek hing en die om twintig over drie stil bleef staan, op welk moment zich een lichtflits door het duister van de bioscoop boorde. Het balkon en de zolder stortten naar beneden, terwijl het scherm naar voren viel. De verwoesting was nagenoeg totaal. Mensen zaten nog in hun stoelen, ogenschijnlijk ongedeerd, maar in werkelijkheid waren zij dood. Het nam een week in beslag het puin op te ruimen en het juiste aantal slachtoffers vast te stellen.

De raket die de bioscoop had geraakt was afgevuurd van een van de lanceerplaatsen bij Enschede. In een klap zouden 567 mensen, onder wie 296 geallieerde militairen, voorbestemd zijn tijdens de ramp te sterven; 291 mensen liepen ernstige verwondingen op. Honderden gezinnen werden in rouw gedompeld. Een toenemend aantal inwoners verlieten de stad, maar velen moesten blijven omdat zij in Antwerpen hun werk hadden. Vele vrouwen trotseerden het gevaar door bij hun echtgenoten te blijven.

Bij de aanvang, half december, van het Ardennenoffensief, nam gedurende een week of twee de hevigheid af van het raketoftensief tegen Londen. De raketten vielen nu in grote aantallen op Antwerpen neer, meestal komend vanuit het gebied tussen Zwolle en Enschede. Het aantal vliegende bommen dat op Antwerpen werd afgevuurd, was ook toegenomen. Behalve de lanceerinstallaties in de Eifel, stonden deze nu ook opgesteld in de driehoek Zwolle, Enschede, Zutphen. Gedurende de laatste dagen van december werden 1.488 vliegende bommen afgevuurd op Antwerpen en Luik. Voor Kammler en Wachtel, die Hitler's uitdrukkelijke bevelen uitvoerden, vormde het strategische doel de haven, maar in de praktijk bleek het offensief met raketten (V2's) en vliegende bommen (V1's) een terreuraanval te zijn waarvan de burgerbevolking het meest te lijden had. Geen der wapens was precies genoeg om accuraat hun doelen te bereiken, en zij sloegen dan ook in het wilde weg toe.

Op 21 december werden ongeveer 80 vliegende bommen op Antwerpen afgevuurd, waarvan er dertien over hun doel heen schoten. Een raakte het Adolf Stappaerts ziekenhuis, waar 16 mensen de dood vonden. De volgende dag kwam een V1 op bijna dezelfde plek terecht en doodde 3 arbeiders die bezig waren het puin te ruimen. Het was opvallend dat de kranten weinig berichten hadden met betrekking tot de rampen die de stad troffen. Later bleek de reden hiervan: de Geallieerden hadden een beperking uitgevaardigd inzake de berichtgeving om te verhinderen dat Duitse agenten op een presenteerblaadje de gegevens zouden worden verstrekt inzake de plaatsen waar de V-wapens neerkwamen.

Intussen moesten de Antwerpse autoriteiten de hulp van andere steden inroepen - Brussel zond 50 mensen - maar de moeilijkheden waren schier onoverkomelijk. Tussen 10 en 16 december werden zo'n 716 burgers gedood en 571 gewond, van wie 378 gewond raakten in de vier dagen van 13 tot en met 16 december. De dagen werden korter en korter. De verwoestingen waren hartverscheurend. Veel huizen waren nauwelijks nog bewoonbaar. Kerstmis was in aantocht, evenals de strenge winterkou. De wind hield door de vernielde huizen en brandstof was er niet. Vanaf het moment dat de beproevingen veroorzaakt door het V-wapen, een aanvang hadden genomen tot eind 1944, waren op Groter Antwerpen 590 rechtstreekse treffers geregistreerd. Deze hadden 884 huizen met de grond gelijk gemaakt en waren er voorts de oorzaak van dat 2.500 andere woningen moesten worden gesloopt. Zwaar beschadigd werden 5.636 gebouwen, terwijl 23.084 lichte schade opliepen. De cijfers inzake de slachtoffers wezen 1.736 doden of vermisten aan en 4.500 gewonden. Geen huizenblok was zonder hopen puin en gebroken glas.



Het is in het algemeen niet bekend dat de aanvallen met V-wapens op de provincie Antwerpen die op Groot Londen verre overtreffen. Tijdens de V1 campagne (juni 1944-maart 1945) bereikten 2.419 vliegende bommen de London Civil Defence Region (voor Antwerpen was dat 4.248), en 517 V2's (minder dan een derde van die welke in de regio Antwerpen neerkwamen).

TOTAAL AANTAL V-WAPENS NEERGEKOMEN IN DE PROVINCIE ANTWERPEN

(gemiddeld aantal treffers per vierkante mijl: Antwerpen 7 - Regio 4)

	V1	V2	Totaal
Oktober	131	160	291
November	481	377	858
December	632	417	1049
Januari	761	367	1128
Februari	1370	256	1626
Maart	873	135	1008
	4248	1712	5960

SLACHTOFFERS

	Slachtoffers Geallieerde Strijdkrachten		Beschadigde Gebouwen			Burger slach- toffers	
Gebied	Doden	Ge- wonden	Vernie- tigd	Zwaar	Licht	Doden	Gewonden
Oorderen	-	1	6	252	497	12	69
Westelijke oever van de rivier	-	4	23	147	279	16	61
8 Voorsteden	85	206	976	12212	26123	997	1364
Stad Antwerpen	465	557	651	6381	18474	1801	2936
Havengebied	53	174	19	370	1573	131	380
Groter Antwerpen	603	942	1675	19362	46946	2957	4810
50 Gemeenten in Prov. Antwerpen	111	227	1443	8254	20713	558	1014
Groter Antwerpen + Prov.	714	1169	3118	27616	67659	3515	5824
40 Gemeenten in de Prov. Mechelen	5	9	495	1736	9663	237	250
Westelijke rivieroever (buiten de Provincie)	5	6	-	-	-	-	-
Alle andere gebieden	7	8	-	-	-	-	-
Totaal	731	1192	3613	29352	77322	3752	6074



Terwijl het ernstigste incident in Londen plaatsvond op 25 november op New Cross, waarbij 160 doden vielen, werd het Terniersplein, met een tussenruimte van drie weken, twee keer zeer zwaar getroffen. Daarbij kwamen 724 mensen om. Op 27 november explodeerde er een V2 juist op het moment dat een militaire colonne het drukke kruispunt overstak en 157 mensen, onder wie 29 militairen, het leven lieten. Op 16 december werd de Rex Cinema (op de achtergrond van deze foto) geraakt op een tijd dat het bioscooptheater bijna vol zat: 566 personen vonden toen de dood, van wie er 296 behoorden tot het geallieerde personeel. Schokkende foto's zoals deze zijn nooit in Engeland gepubliceerd en zelfs als ze genomen zouden zijn bestaan ze nu in elk geval niet meer. Woorden ontbreken om deze tonelen te beschrijven: men late de foto's voor zichzelf spreken.

1945 had een ellendig begin. Kort na midernacht op oudejaarsdag, nog voordat het geluid van de scheepstoeters was weggeëbd, sloeg er een vliegende bom in. Het was 00.12 uur toen de bom explodeerde. Vijf huizen in Borgerhout werden volledig vernietigd, terwijl 37 mensen de dood vonden en 22 werden gewond op het moment dat zij het nieuwjaar inluiden. Op nieuwjaarsdag vielen nog eens twee vliegende bommen. De 2e januari overtrof alle voorgaande dagen met 20 treffers. Het begon te sneeuwen waardoor het reddingswerk nog eens extra werd bemoeilijkt. Sedert de ramp met het Rex Theater waren alle bioscopen en schouwburgen gesloten: het centrum van Antwerpen was nu koud en troosteloos. Te midden van dood en verderf hadden de reddingsdiensten dikwijls de taak 50 of meer doden op een dag te bergen. Echter met de hulp van de geallieerde strijdkrachten en met die van artsen en verpleegsters van het Rode en het Vlaamse Kruis kon Antwerpen de zware druk aan. Zonder op gevaren te letten spoedden de medische teams zich naar de getroffen plaatsen. Het behoeft weinig verbeelding om te beseffen met welke moeilijkheden de brandweermannen en de ARP-werkers hadden te kampen - muren, en soms hele gebouwen konden uren later plotseling instorten - zij bleven echter voortzwoegen. Tijdelijke onderkomens voor degenen die uit hun huizen waren gebombardeerd werden verstrekt door de gemeentelijke autoriteiten. Bedden en voedsel werden geschonken door een afdeling van het Nationaal Welzijns Comité. De stedelijke bestuurders riepen ook takken van dienst in het



leven die zich bezig hielden met het opnemen van de schade en het uitbrengen van deskundige adviezen. In de haven zelf losten en verwerkten duizenden havenarbeiders de in een constante stroom arri-

verende schepen met voorraden voor de geallieerde strijdkrachten. Het bombarderen heeft nooit op ernstige wijze invloed gehad op het functioneren van de haven. Een schip werd tot zinken gebracht en zestien liepen schade op. De Kruisschans-sluys werd ook beschadigd, maar dit veroorzaakte bij het in- en uitvaren van schepen slechts kleine vertragingen. Een droogdok moest gedurende drie weken uit dienst worden genomen. De Hoboken olie-installaties kregen twee keer een treffer. De eerste op 19 januari toen drie opslagtanks 48 uur bleven branden en een olietrein werd vernietigd; bij dit voorval kwamen negen mensen om het leven en werden er twintig gewond. De tweede keer, op 14 februari, konden de branden snel worden geblust. Er vielen toen dertien doden en tien gewonden. Verscheidene rangeerterreinen werden meer dan eens getroffen, maar de herstelwerkzaamheden duurden nooit lang. Het voornaamste gevolg, gezien vanuit operationeel standpunt, was het beperken van de munitietransporten. Het uitklaren ervan in Antwerpen werd tot een minimum teruggebracht, en overgeheveld naar Oostende, Gent en andere havens.

Het aantal vliegende bommen dat in de provincie Antwerpen insloeg was in januari toegenomen en verdubbelde bijna, toen in februari het hoogste aantal van 1.370 werd bereikt. In maart vielen 873 vliegende bommen, terwijl het aantal inslagen van raketten afnam. Toen de lancering van V-wapens ophield nadat de desbetreffende eenheden waren gedwongen zich terug te trekken, viel op 27 maart de laatste raket. Deze kwam in Mortsel terecht waar 27 doden vielen en 62 mensen werden gewond. Bij de laatste vliegende bom, op 30 maart, viel boven Ranst de motor uit, en stortte toen neer, echter zonder een enkel slachtoffer te maken.





plosieven was echter niet toereikend het werk van architect Jan Van Hoenacker van z'n plaats te krijgen. Leden van een observatiepost op het dak van het gebouw hadden niet gemerkt dat het

getroffen was. Een uur na de inslag stortte wel een nabijgelegen zakenpand in. Enkele van de vliegende bommen werden neergeschoten door jachtvliegtuigen - alleen de Haw-

ker Tempest V kon genoeg snelheid ontwikkelen om de V1 in te halen, en dan alleen nog met de motor op volle kracht, wat weer resulteerde in slijtage- problemen - en vele pogingen werden





ondernomen marginale verbeteringen aan te brengen in de snelheid van de beste Britse vliegtuigen. Jachtvliegers beschikten over een aantal tactische manoeuvres om ze te vernietigen. Ervaren piloten hadden ontdekt dat een rechte duik dwars door de richting waarin een vliegende bom koerste, een hevige wervelwind veroorzaakte die de gyroscoop deed omkantelen waardoor er een kon neerstorten. Een andere truc was er een in te halen en de vleugel ervan aan te tippen zodat het ding kapseisde. Gebrek aan voldoende manoeuvreerruimte in de lucht vanwege de betrekkelijk korte afstand die de vliegende bommen moesten afleggen, ontzegde het gebruik op grote schaal van dergelijke methoden. Ook werden jagers niet veel ingezet om de luchtafweerbatterijen niet te hinderen en de stad lag te dicht bij het front om een zone te kunnen aanwijzen waar jachtvliegers konden interveniëren. Wel intensief werden ze gebruikt voor het aanvallen van lanceerinstallaties. (Hoewel om zo te zeggen de bordjes werden verhangen toen op 25 oktober een V2 terecht kwam op het vliegveld Deurne bij Antwerpen, die de Typhoon van luitenant-kolonel-vlieger (Wing Commander) Baldwin vernietigde waarbij vijf personeelsleden van de luchtmacht werden gedood en zes anderen ernstig werden gewond.) Bomaanvallen op de raketinstallaties in Den Haag konden alleen worden uitgevoerd met het risico grote aantallen slachtoffers te maken onder de Haagse bevolking, omdat Kammler met opzet de lanceereenheden had geplaatst in bebouwde gebieden.

Op 10 november was per vliegtuig vanuit Parijs de Amerikaanse brigade-generaal Clare H. Armstrong aangekomen om het commando op zich te nemen van het Anti-Vliegende Bom Commando Antwerpen X (Anti Flying Bomb Command Antwerp X). Dit bestond uit Amerikaanse, Britse en Poolse eenheden, totaal 22.000 man. Nog op dezelfde dag dat Armstrong arriveerde, vond een belangrijke vergadering plaats in het Antwerpse Century Hotel, tijdens welke bijeenkomst een nieuw verdedigingsplan werd opgesteld voor de drie brigades luchtdoelartillerie van het Commando: de 50e (Armstrong), de 56e (brigade-generaal George M. Badger), en de Britse 80e (brigade-generaal H.W. Deacon). Antwerpen X ontwikkelde zich tot een voortreffelijke organisatie. De observatieposten waren technische hoogstandjes. Tegen de vliegende bommen werden bijna 600 kanonnen in stelling gebracht. Duizenden kilometers telefoondraad werden aangebracht om de verbindingen te verbeteren. In het begin bevond het hoofdkwartier zich in Schoten, dichtbij Antwerpen, maar later verhuisde het naar het Grand Veneur Hotel in Keerbergen, een landelijk dorp ten oosten van Mechelen.

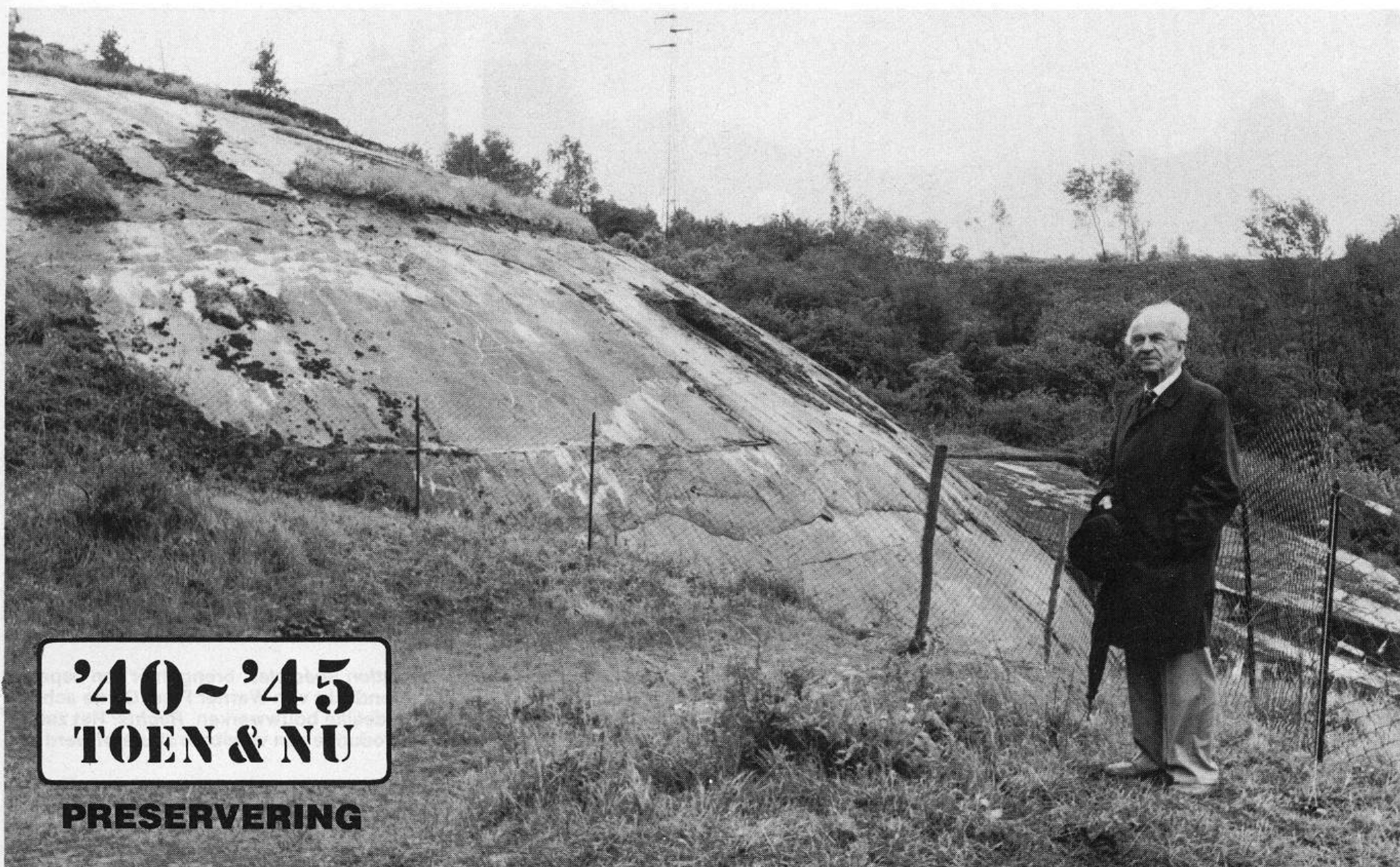
Als streefgetal gaf Montgomery de kanonnières tot taak tenminste de helft van de overkomende vliegende bommen neer te halen. In november claimden zij 62 procent voor hun rekening te hebben genomen; in december 52, in januari 64 en in februari 72 procent. Tegen de zich sneller dan het geluid verplaatsende V2 bestonden natuurlijk geen verdedigingsmiddelen.

De kanonnen bulderden voortdurend, en als er niet voldoende munitie was, werd deze per vliegtuig vanuit de Verenigde Staten aangevoerd. De slijtage van de schietbuizen was zodanig dat sommige drie keer moesten worden verwisseld. De Amerikaanse 90mm en de Britse 3.7-inch kanonnen vuurden tezamen 968.000 schoten af, de meeste keren in de slechtst denkbare omstandigheden, zoals mist en laaghangende bewolking, waardoor het feitelijk onmogelijk was iets te raken, weer of geen weer. Van degenen die dienden bij het Verenigde Commando voor de verdediging van Antwerpen, verloren 32 man het leven en werden er 298 gewond. In april, toen het gevaar was teruggeweken, en eenheden zich begonnen te verspreiden, schreef Montgomery aan Armstrong om hem geluk te wensen met de luchtverdediging en hij refereerde daarbij aan het

'eminente succes' dat werd bereikt door "het in volledig bedrijf houden van de voornaamste bevoorradingsbasis van zowel de 12e als de 21e Legergroep", waardoor 'de huidige gevechten diepgaand zijn beïnvloed en het succes van de huidige operaties administratief mogelijk werd gemaakt.' Aan de bevolking van Antwerpen maakte Montgomery na de oorlog bekend dat, zou zij gefaald hebben, de geallieerde legers niet zouden zijn geslaagd: 'U faalde niet, waardoor wij de vijand konden verslaan.'

Gedurende de V-wapen aanvallen, vuurden de Duitse lanceereenheden over een periode van 175 dagen 4.248 V1's en 1.712 V2's af op de Antwerpse agglomeratie. Hiervan raakten 106 vliegende bommen en 107 raketten de stad. Tijdens die periode werden in de provincie Antwerpen 3.752 burgers gedood en 6.074 gewond, hierbij inbegrepen 2.957 in Groter Antwerpen. De geallieerde verliezen beliepen 731 doden en 1.192 gewonden. Zo'n 3.613 panden werden verwoest, en 29.352 zwaar en 77.322 licht beschadigd. Voor de bevolking van Antwerpen die maandenlang had geleefd in aanwezigheid van een plotselinge dood, was het nauwelijks te geloven dat de nachtmerrrie werkelijk voorbij was.





**'40~'45
TOEN & NU**

PRESERVERING

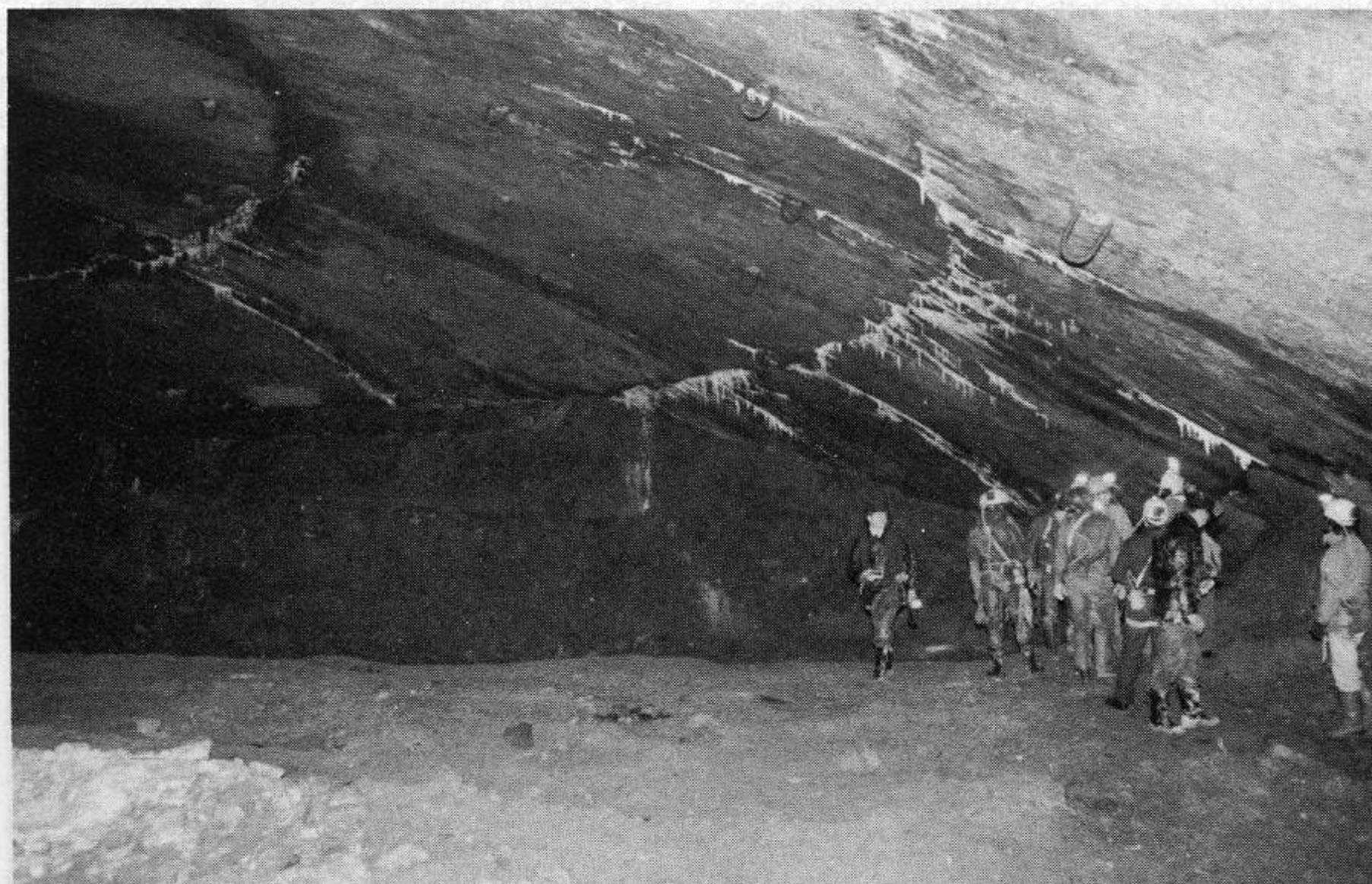
Tijdens de campagne met de V-wapens in 1944/45 bleek dat mobiele lanceerinrichtingen een veel effectievere methode opleverde om raketten af te vuren dan de kwetsbare niet verplaatsbare afvuurinstallaties, die door middel van luchtverkenning konden worden opgespoord om daarna te worden gebombardeerd. In het begin van de oorlog echter bouwden de Duitsers, om zich te beschermen tegen bomaanvallen, reusachtige bomvrije bunkers waarin wapens konden worden opgeslagen die aldaar werden geassembleerd, hetgeen in betrekkelijke rust en veiligheid kon geschieden.

In 1940/41 waren de Duitsers erin geslaagd reeds veel van de fortificaties die deel uitmaakten van de Atlantikwall te bouwen, met inbegrip ook van

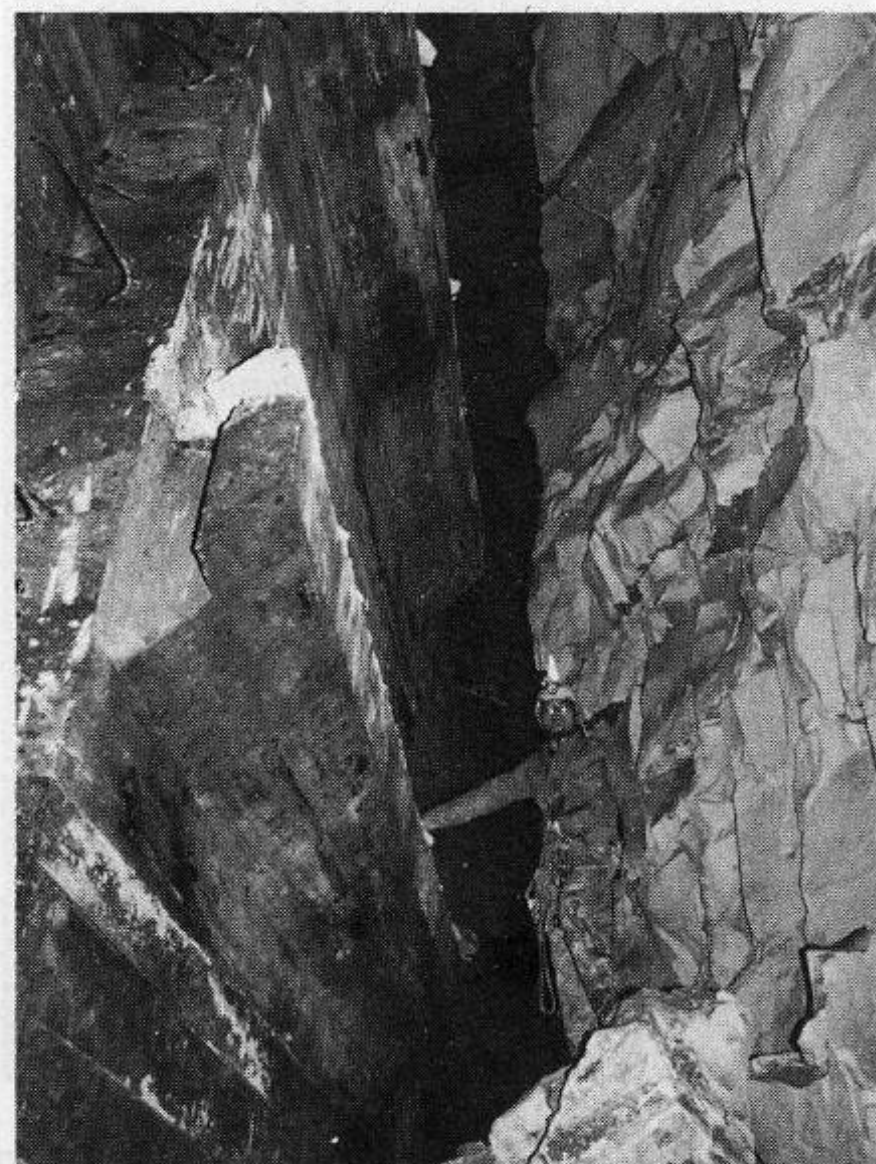
Een ingenieur keert terug en een Museum wordt geboren

de bunkers voor het kanaalgeschut (zie *Toen en Nu* 29). Dit gebeurde in een periode toen de Luftwaffe nog het luchtruim beheerste en elke bomaanval een riskante onderneming was. Toen zij die superioriteit had verloren aan de RAF en de USAAF was de conventionele bouwmethode onmogelijk geworden.

De Duitse ingenieur Fritz Todt die aanvankelijk in opdracht van Hitler in 1933 begon met de aanleg van de autobanen in Duitsland, kreeg vijf jaar later de opdracht de Westwall te bouwen, waarvoor hij de zijn naam dragende Organisation Todt oprichtte. Het autobanenproject was in 1940 nagenoeg voltooid op het moment dat het hoofd



Geheel Boven: Werner Flos, voormalig hoofdingenieur in de Organisation Todt Zentrale in Berlijn, bezocht de V2 bunkers bij het Nauw-van-Calais voor het eerst opnieuw in juni 1987. Dit is de vijf meter dikke betonlaag die de lanceerinstallatie moest beschermen, die naar zijn idee in een voormalige kalkgroeve in Wizernes was gebouwd om de uitwerking van vijandelijke bombardementen te minimaliseren. Aangezien de laag beton plat op het aardoppervlak lag was er niets tastbaars dat de Geallieerden konden vernietigen. Als het beton er eenmaal lag was het zijn bedoeling de grond er onder weg te graven voor de raketopslag-



plaats. De werkzaamheden zouden dan kunnen worden uitgevoerd onder een bomvrij-dak. **Boven Links:** Deze foto's, genomen door een commissie uit de organisatie die de mogelijkheid moest onderzoeken de voormalige lanceerplaats open te stellen voor het publiek, laten zien hoeveel graafwerk er onder de betonnen koepel was verricht voordat het werk moest worden gestaakt. **Rechts:** Men heeft thans een bergbeklimmersuitrusting nodig om de top te bereiken. Het is echter de bedoeling hier een liftschacht uit te hakken om bezoekers door de rots te vervoeren.



De methode van constructie die Flos had bedacht en 'Erdschalng' werd genoemd, was bedoeld om de moeilijkheden te omzeilen die bij de Watten bunker in het bos van Eperlecques waren opgetreden, waar de bouw nog slechts tot de benedenste laag was gevorderd, toen deze door een bombardement werd vernietigd. Links: Roland Hautefeuille,

schrijver van het boek *Construction Spéciales*, brengt hier een bepaald aspect van de ruïne onder de aandacht van Werner Flos. Op de achtergrond de restanten van de noordelijke bouwwerken. Rechts: Het zuidelijke gelegen gebouw voor de productie van vloeibare zuurstof werd na genoeg voltooid.



operatietoneel zich verplaatste naar de Kanaalkust. Todt's plaatsvervanger en leider van de OT Zentrale in Berlijn was Xaver Dorsch, evenals Todt een voormalige employé van Sager en Wörner in München. Tegelijk hadden zij deze onderneming verlaten om te gaan werken aan de bouw van de autobanen.

Tijdens een van Todt's bezoeken aan de bouwplaatsen aan het Nauw van Calais, trok een jonge ingenieur zijn aandacht die bij de afdeling plannen van het Oberkommando des Heeres in Audinghen werkte. Hij vroeg betrokkene, Werner Flos, of hij in Berlijn zijn hoofdingenieur wilde worden. Flos nam dit aanbod snel aan en, tegen een salaris van 750 Reichsmark per maand, kreeg hij per 1 mei 1941 deze aanstelling.

In 1942 werd Flos aangesteld bij het bouwproject van de A4, zoals de V2 oorspronkelijk werd genoemd. In augustus bezocht Flos Peenemünde voor een gesprek met von Braun en met leidende figuren die waren betrokken bij het ontwerpen van raketten. Hoewel met het wapen nog geen schietproeven waren genomen, moest met de bouw van lanceerplaatsen gelijke tred worden gehouden, wilde de als streefdatum aangehouden maand december 1943 voor lanceringen gericht op Londen, worden gehaald.

Voor de bouw van een bunker, met de codenaam 'Kraftwerk Nordwest' werd een plaats gevonden in het bos bij Eperlecques tussen St. Omer en Calais. Het bleek echter niet mogelijk de plek waar de lanceerplaats werd gebouwd, verborgen te houden voor de priemende ogen van de Foto-verkenningseenheid van de RAF (Photographic Reconnaissance Unit), zeker nu deze zo dicht langs de kust lag. Het was reeds bekend dat in Duitsland gewerkt werd aan het ontwikkelen van geheime wapens en iedere verdachte activiteit trok onmiddellijk de aandacht. Toen in augustus 1943 de bouw voor 35% was voltooid, richtte een vernietigende aanval van de 8e Amerikaanse Legerluchtmacht (Eighth Army Air Force) zo'n verschrikkelijke schade aan, dat het plan de lanceerbunker te voltooien werd verlaten, om in plaats daarvan alle inspanning te richten op de vloeibare zuurstoffabriek aan de zuidelijke kant.

In een kalksteengroeve bij het dorpje Wizernes, zo'n vijftien kilometer zuidelijker, begon in oktober 1943 de bouw van een andere bunker. Oorspronkelijk was deze bestemd voor de opslag van raketten, maar werd tenslotte zodanig ontwikkeld dat de bunker ook als lanceerplaats kon fungeren. Zoals Werner Flos zich in later jaren herinnerde, was het onmogelijk ook maar iets te bouwen zonder te beschikken over de superioriteit in de lucht. Dit bracht hem op het idee van een geheel nieuwe bouwtechniek te gebruiken, namelijk het storten van een laag gewapend beton op de grond, om vervolgens daaronder de aarde uit te

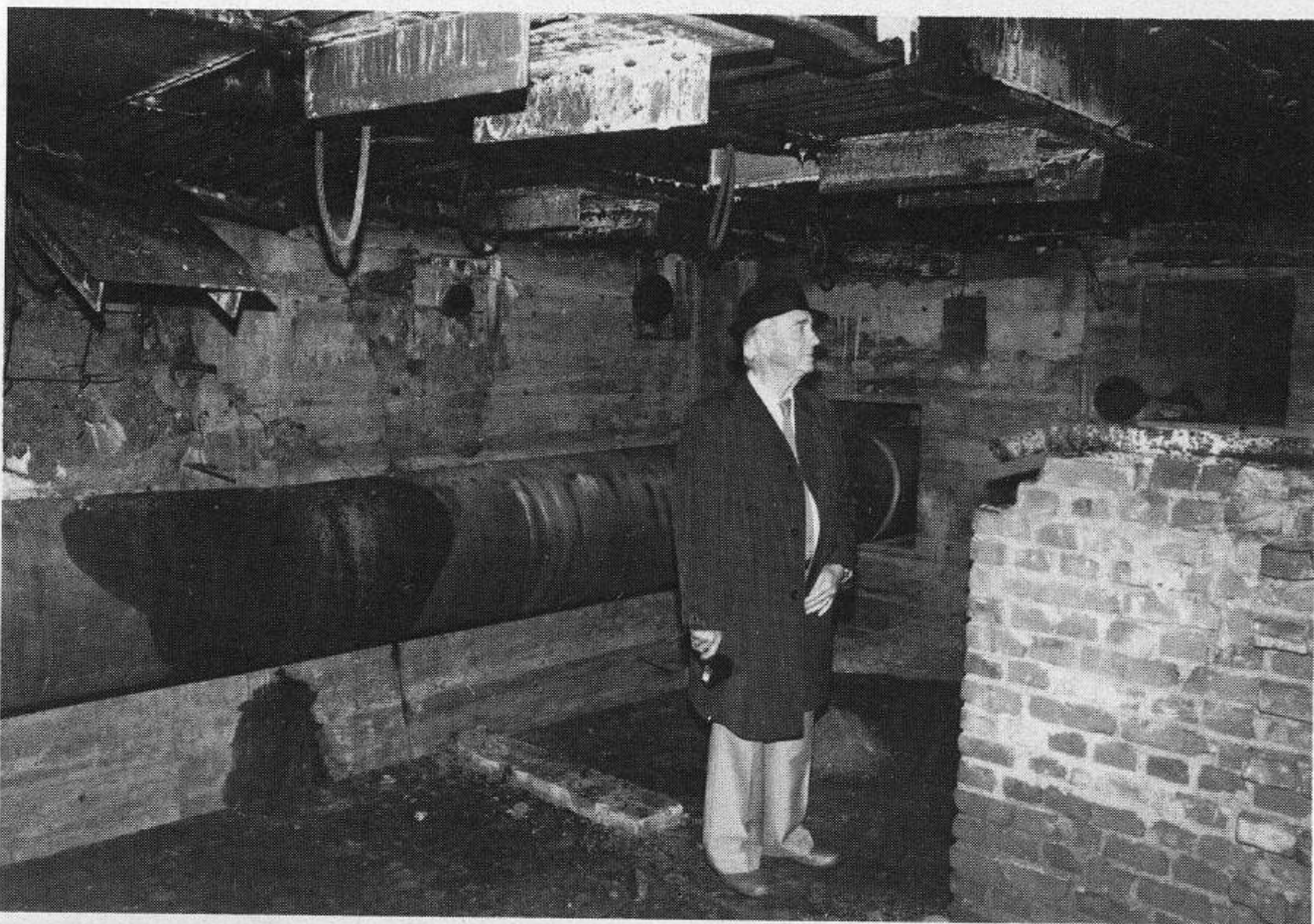
graven. Tijdens de graafwerkzaamheden diende de laag beton als bescherming, en na afloop daarvan fungeerde deze als het dak van de lanceerbunker. In Wizernes werd aan een kant van de groeve, bovenop de rotswand een massief betonnen koepel van vijf meter dikte gebouwd. Overhangende gedeelten daarvan moesten de openingen beschermen van waaruit de raketten bij het afvuren de lanceerbunker zouden verlaten. De codenaam voor deze bunker was 'Schotterwerke Nordwest'.

Deze trok echter ook de aandacht van de geallieerde luchtmachten en een reeks aanvallen woelde het omliggende gebied zodanig om dat alle verbindingen onmogelijk werden. Hoewel de koepel gedurende zestien luchtaanvallen slechts werd getroffen door een bom, maakten twee raids met Lancasters die Tallboy's uitwierpen, de verdere voltooiing van de lanceerplaats onmogelijk, en in juli 1944 bepaalde Hitler dat de werkzaamheden moesten worden stopgezet.

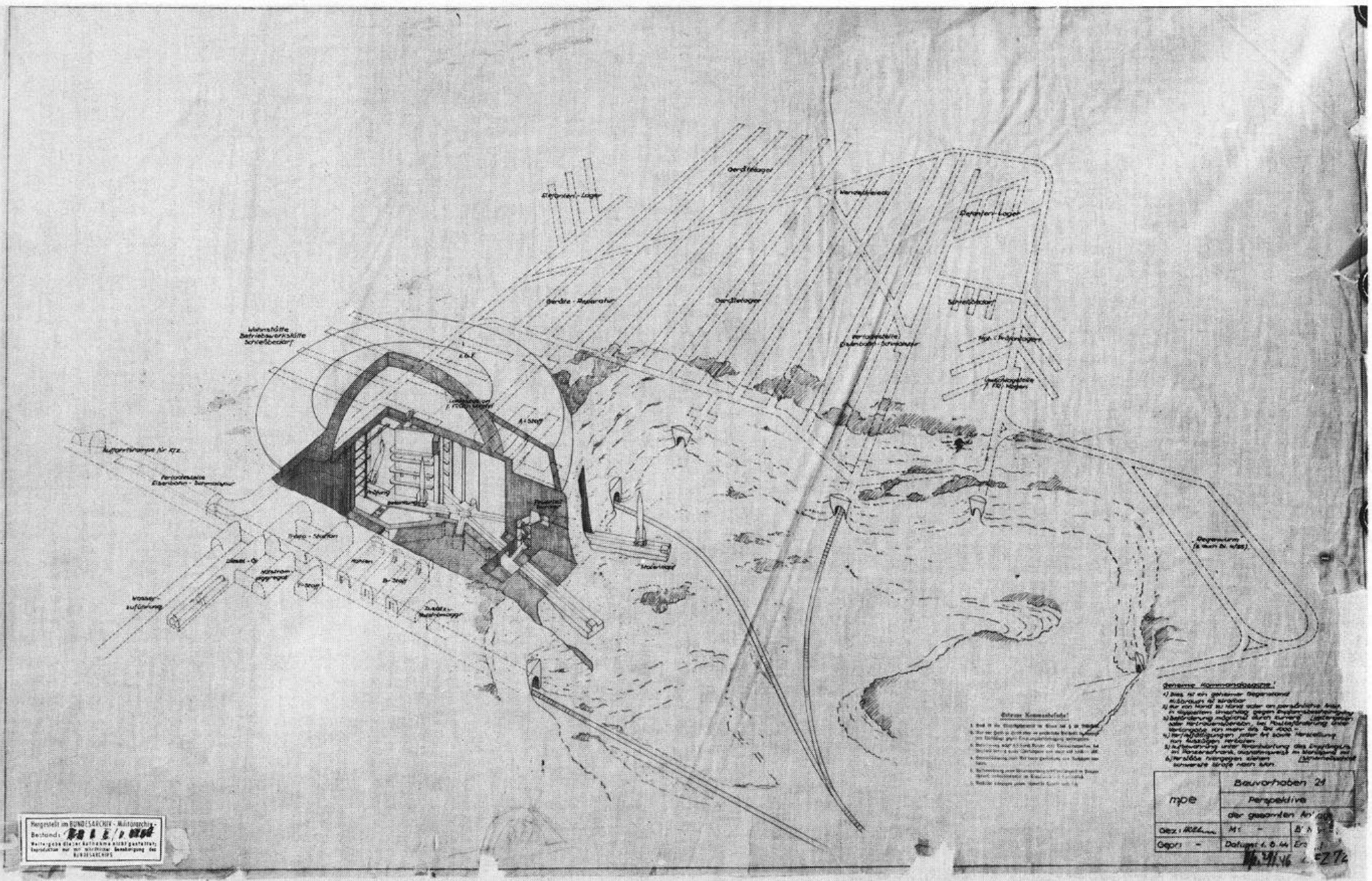
Aan het eind van de oorlog ontwikkelden de geallieerden een grote belangstelling voor de bunkers en de hun toegedachte rol, en de bouwwerken

werden dan ook aan gedetailleerde inspecties onderworpen. De les dat statische lanceerplaatsen zeer kwetsbaar zijn, en dat de toegangswegen en het railvervoer erheen gemakkelijk kunnen worden afgesneden, was echter spoedig vergeten. Er ontstond nu een nieuwe generatie raketten, veelal ontworpen door dezelfde Duitse technici die nu werkten voor de Amerikanen, Fransen en Russen. Deze raketten werden, zowel in Oost als West, aanvankelijk opgesteld in 'vaste' raketsilo's voordat mobiele lanceerinrichtingen te land en ter zee werden ontwikkeld. Hoewel omstreeks de jaren zeventig de zusterlanceerplaats bij Eperlecques in Wizernes - thans in privé-eigendom - voor het publiek werd opengesteld (de kalkgroeve was sinds lang reeds uitgeput), verkeerde het gebied in vele opzichten nog in dezelfde toestand als in 1945.

Wij bezochten in 1974/75 alle 'zwarte' bunkerlocaties in Frankrijk als voorbereiding op ons nummer over V-wapens (zie *Toen en Nu* 6). Echter pas sinds de publicatie in 1985 van Roland Hautefeuille's *Construction Spéciales* (zie *Toen en Nu* 50, p. 11), hebben deze overblijfselen uit de be-



De toegang naar het deel vlak onder het dak wordt niet toegestaan aan de gewone bezoeker van het Watten museum, maar de eigenaars, Monsieur en Madame Hubert de Megille gaven voor deze gelegenheid hun toestemming.

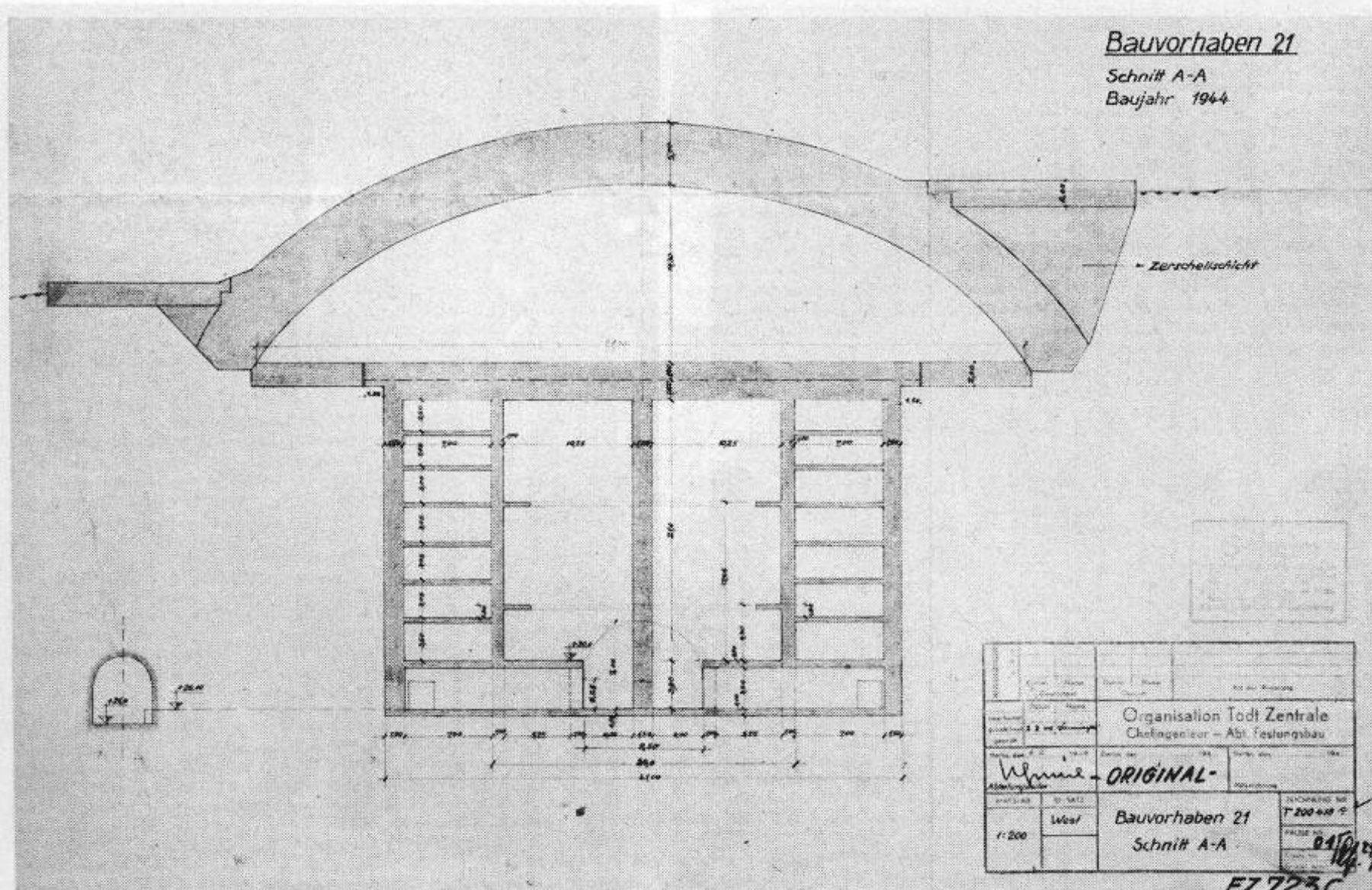


Een tekening van Wizernes van de Organisation Todt, die door Roland Hautefeuille werd ontdekt in Duitse archieven. Het geeft de gelegenheid deze te vergelijken met de in *Toen en Nu* nr.6 opgenomen reconstructie die de Britten maakten met betrekking tot tothet mogelijke gebruik van de bunker. De locatie in de kalkgroeve, die oorspronkelijk

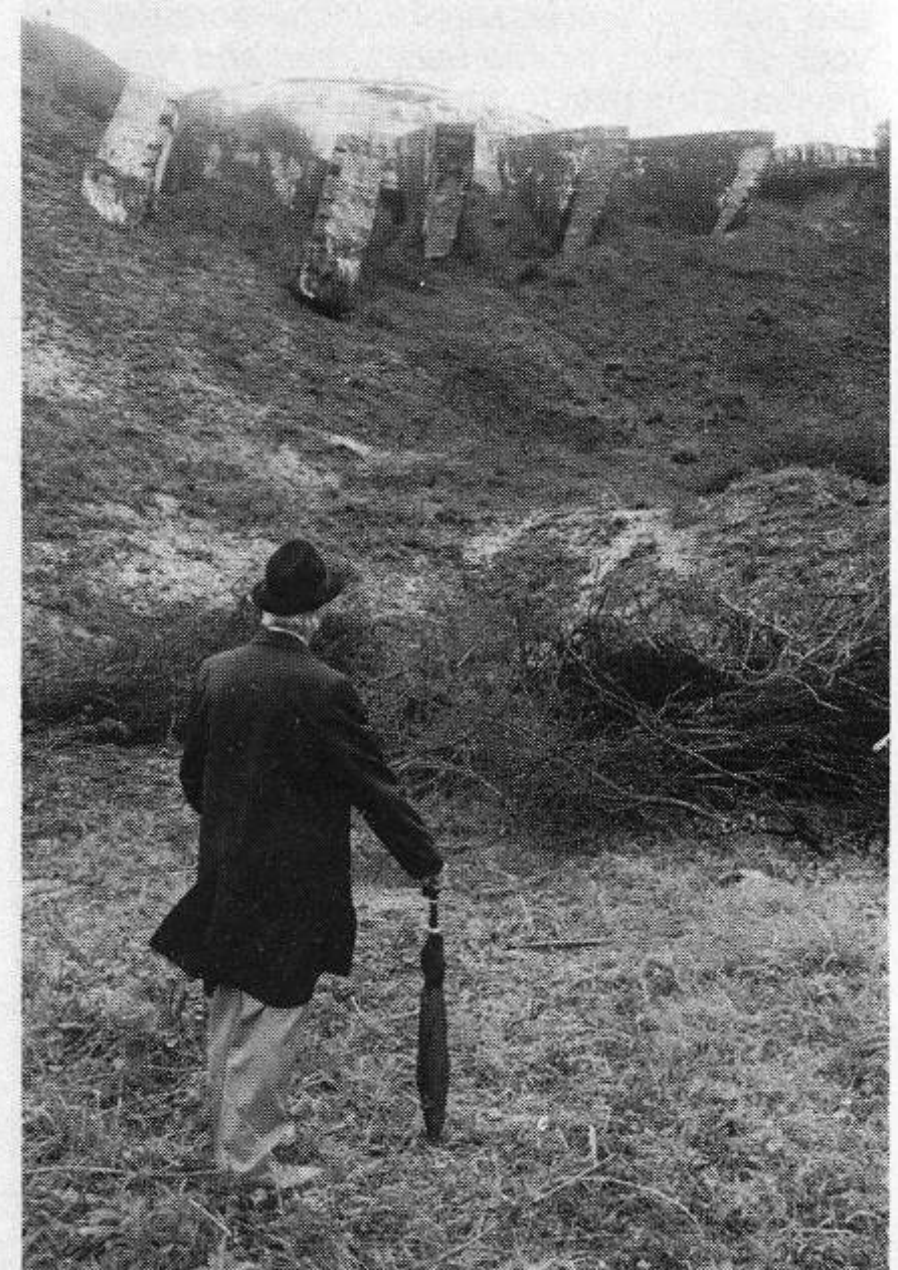
bestemd was voor de opslag van raketten, werd in april 1943 uitgekozen door Georg Thom. Toen Watten in augustus werd vernield, begonnen spoedig daarna de werkzaamheden aan een gecombineerd lanceer/opslag complex. (Bundesarchiv)

ginjaren van het rakettentijdperk meer belangstelling gekregen. [Lezers in Nederland en België wordt verwezen naar de volgende werken: Rudi Rolf, *Der Atlantikwall*, Beetssterzwaag, 1983; Rudi Rolf, *Duitse Bunkers in Nederland*, Beetssterzwaag, 1985 en Rudi Rolf en Peter Saal, *Vestingwerken in West-Europa*, Weesp, 1986]. Na de in Frankrijk ingevoerde bestuurlijke decentralisatie en de oprichting van regionale instellingen verantwoordelijk voor de stichting van 'Parcs Naturel', onderzocht de Espace Naturel Régional in Rijnssel of Wizernes geschikt zou zijn als toeristische attractie voor de regio Nord-Pas-de-Calais.

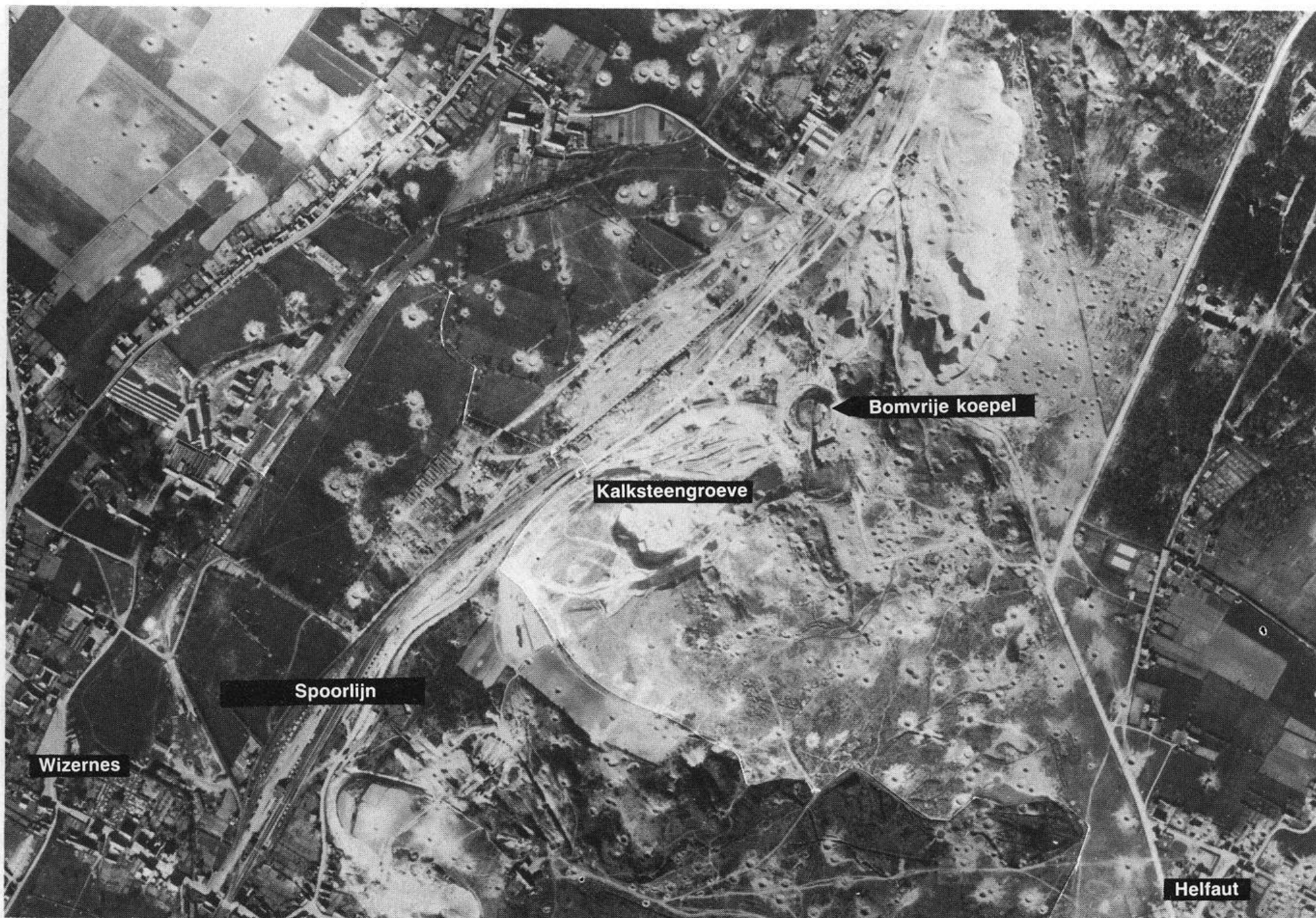
In 1986 werden 10 miljoen francs bestemd voor de inrichting van de lanceerplaats als een Museum van de Tweede Wereldoorlog. Vier thema's worden in het museum belicht: de Atlantikwall en het Kanaalgeslacht bij het Nauw van Calais, de Bezetting en het Verzet, de Slag om Engeland, en de ontwikkeling van de V2. Op de 20e en 21e juni waren speciale open dagen georganiseerd, waarop als een van de 'beroemdheden' de ex-Organisation Todt ingenieur Wernert Flos zou verschijnen. (Todt zelf was omgekomen bij een vliegongeval in februari 1942 en Xaver Dorsch was in 1986 overleden). Van Briste



Een goede vondst was dit gedetailleerde plan van het centrale achthoekige gedeelte van de bunker. Het document draagt het stempel van het Berlijnse bureau van Flos, waar hij de leiding had over een driehonderdtal ingenieurs en tekenaars.



De 'Erdschalung' methode zou ongetwijfeld succesrijk zijn geweest als de Britten niet de Tallboy hadden gehad, een bom van 6000kg waartegen weinig gebouwen bestand waren. Hier kijkt Flos naar de dichtgegooide ingang (links) waaruit de V2's tevoorschijn zouden zijn gekomen om te worden afgevoerd vanaf de bodem van de groeve. Het geheel werd volledig uit z'n verband gerukt door een raketingsse treffer van een Tallboy.

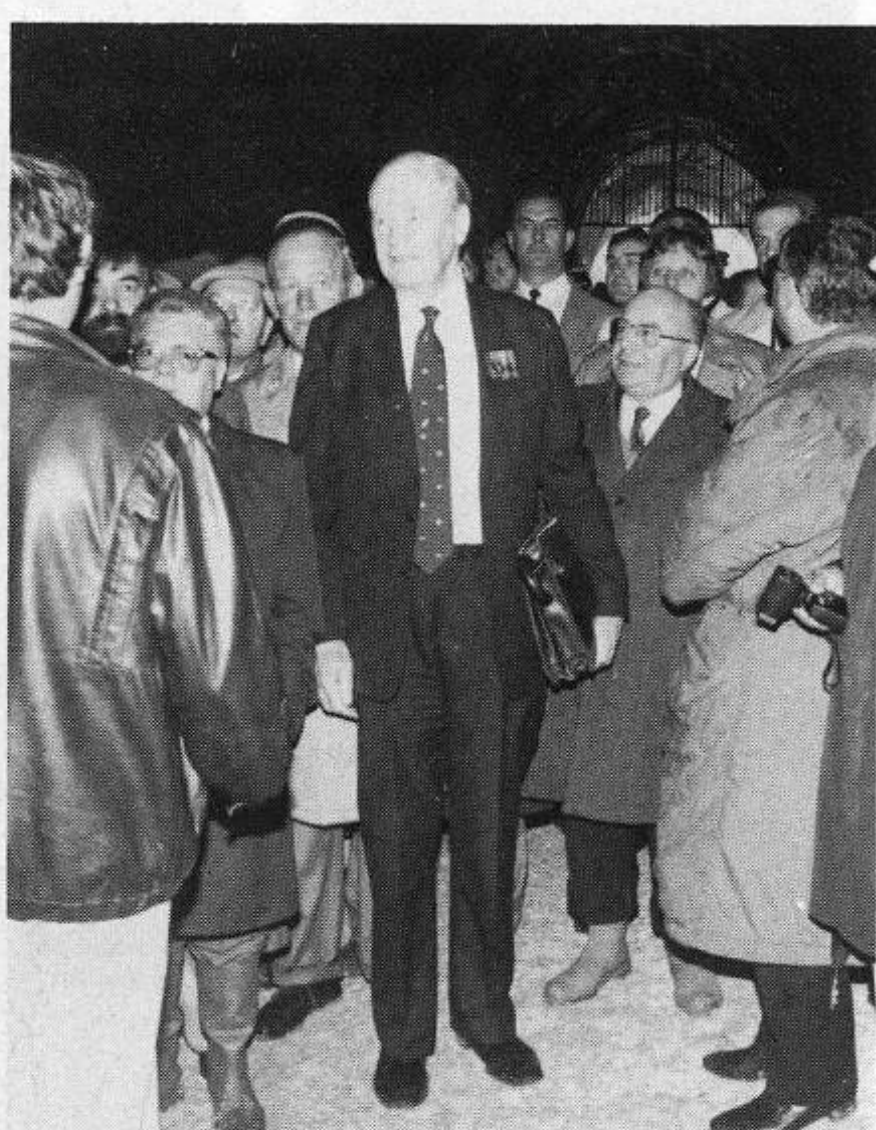
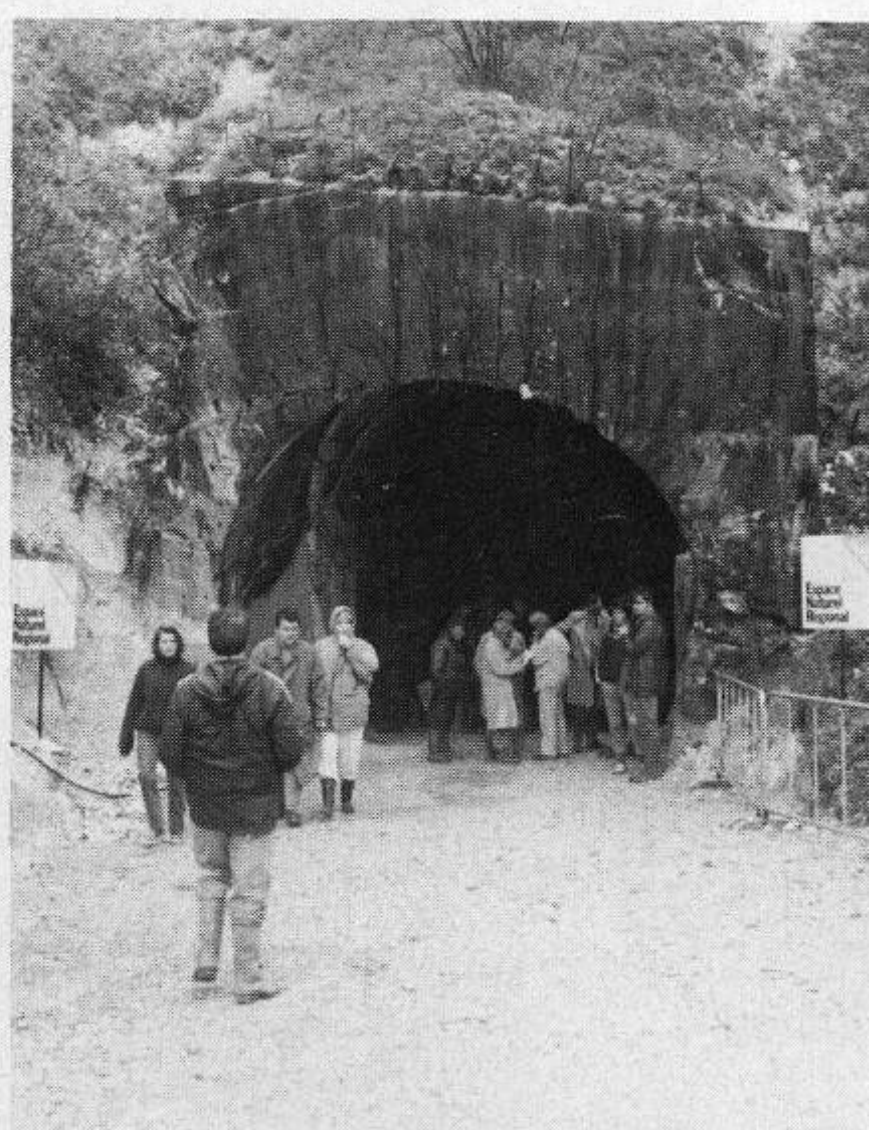


zijde was aanwezig professor R.V. Jones die in de oorlog verantwoordelijk was voor het wetenschappelijke inlichtingenwerk dat tot doel had de dreiging van de V-wapens te keren. Hij was uitgenodigd om als speciale gast de opening van het museum te verrichten, terwijl Uw redacteur, die onlangs met professor Jones heeft gewerkt aan een hoofdstuk over elektronische oorlogvoering voor de publicatie *The Blitz - Then and Now*, was gevraagd z'n best te doen hem over te halen naar Frankrijk te komen. Jones had al eerder de plaatsen van de vroegere lanceerinstallaties bezocht, en hij zegde eerder gemaakte afspraken af ten einde aanwezig te kunnen zijn bij de opening van het museum. Ik had het genoeg hem te vergezellen van Londen naar Frankrijk, op welke

Nog een aspect van ook maar enige constructie van deze aard bomvrij of niet, is het kwetsbare wegen- en spoorwegnet dat ernaar toe leidt. Het afsnijden daarvan zou tot gevolg hebben gehad dat de raketten de bunker niet eens konden bereiken. Op 23 april 1944, toen deze foto werd genomen door het 542e Squadron, was de lanceerplaats nog slechts twee keer aangevallen door de Amerikaanse Legerluchtvaart (USAAF) waarbij 600 bommen vielen. Gedurende de daarop volgende 15 maanden zou Wizernes nog worden getroffen door 14 andere aanvallen. Het feit dat zowel de Duitsers als de Geallieerden de lanceerplaats localiseerden in Wizernes, leidde zo'n 40 jaar later tot een moeilijke bestuurlijk-administratieve kwestie toen het voorstel uit 1987 werd gelanceerd en de vraag aan de orde kwam inzake de inwijding van de bunker als museum. Het feit is namelijk dat deze in werkelijkheid op het grondgebied ligt van het nabijgelegen dorp Helfaut! Het probleem werd opgelost door beide burgemeesters gelijke zeggenschap te geven en hen op de officiële uitnodiging naast elkaar te plaatsen.

reis ik zeer veel heb vernomen van zijn werkzaamheden achter de schermen bij MI6. De ontmoeting van de voormalige tegenstanders,

de hoofdingenieur Werner Flos, en de wetenschapper Reginald Jones was een opvallende ervaring, evenals het enthousiasme van de reu-



Links: De ingang van de spoorbaan waarlangs de raketten naar de ondergrondse opslagplaats zouden zijn gebracht, zoals wij deze in 1974 aantreffen. **Midden:** Dertien jaar later, uitgegraven en vergroot, trok deze plek aller aandacht tijdens de twee open dagen op 20 en 21 juni 1987.

Rechts: De eregast die de inwijding zou voorzitten was professor R.V. Jones, ten tijde van de oorlog Hoofd van Wetenschappelijke Inlichtingenafdeling van de Luchtmachtstaf en Wetenschappelijk adviseur van MI6, en van de GCHQ in Bletchley Park.



Een grote menigte op zaterdag (die op zondag zou aanzwellen tot meer dan 20.000 personen) kwam bijeen om professor Jones' inleiding te horen waarin hij het belang onderstreepte van Wizernes als 's werelds eerste geleidewapen-silo en voorts wees op de unieke plaats die het inneemt in de ontwikkelings-geschiedenis der raketten.

sachtige menigte die zich, om ons te ontmoeten, had verzameld bij de kalkgroeve, die nogal nat en modderig was na dagen van regen. Eenmaal binnenin de oude spoorwegtunnel, zagen wij de vele helder verlichte vertrekken, waar kaarten, diagrammen en foto's waren tentoongesteld, en waar tevens een uitstekende video-presentatie was te zien over de werking van de installaties als deze voltooid zouden zijn geweest. De Franse autoriteiten zijn van plan de bouw van een van de zijtunnels te voltooien over een lengte van ongeveer 300 meter om zo een complete rondgang te realiseren. Voorts zal een liftschacht in de rotsen worden uitgehouwen om bezoekers naar het onderste deel van de koepel te brengen. Als alles volgens plan wordt uitgevoerd zal het museum in de loop van 1989 geheel geopend kunnen worden.

Zoals professor Jones in zijn inwijdingstoespraak zei, moet Wizernes worden beschouwd als de rechtstreekse voorganger van de hedendaagse silo's voor de ICBM's, de intercontinentale geleide raketten. Het behoud en de preservatie van de installatie in Wizernes levert een uniek monument op voor de ontwikkelingen die hebben geleid tot de verovering van de ruimte.



Werner Flos nam een groot aantal foto's van het niet voltooide bouwwerk.



Een ontmoeting van twee voormalige tegenstanders op de plek vanwaar de V2's op Engeland zouden worden gelanceerd.



THOMAS D. WILLIAMS JR
SGT 431 BOMB GP (H)
TENNESSEE AUG 26 1944